

1835 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Nachdruck vom 6. 7. 1999

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz 1992 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesetz geändert werden (Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 15/1998 wird wie folgt geändert:

1. § 1a Abs. 1 letzter Satz lautet:

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

- a) für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
- b) für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.“

2. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a. Schieneninfrastruktur umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.“

3. Im § 14 Abs. 6 erster Satz wird der Klammerausdruck „(§ 24a bis 24g)“ durch den Klammerausdruck „(Abschnitt IVa)“, im § 22 Abs. 1 letzter Satz werden der Ausdruck „§ 24a“ durch den Ausdruck „§ 56“ und der Klammerausdruck „(§ 24e)“ durch den Klammerausdruck „(§ 67)“, im § 28 wird die Wortgruppe „§§ 19 bis 27 und 45“ durch die Wortgruppe „§§ 19 bis 27, 45 und 55“, und im § 30 lit. b wird der Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 56)“ durch den Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 90)“ ersetzt.

4. § 17 Abs. 2 letzter Satz lautet:

„Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (§§ 56 ff) darzustellen.“

5. Die §§ 24, 24a, 24b, 24c, 24d, 24e, 24f und 24g werden aufgehoben.

6. § 26 Abs. 4 wird aufgehoben und § 26 Abs. 5 lautet:

„(5) Wurden die in Abs. 2 und 3 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 86 Abs. 2, nichtig.“

7. § 52 Abs. 1 zweiter Satz lautet:

”Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27 und 28 gelten sinngemäß.”

8. Nach Abschnitt IV wird folgender Abschnitt IVa eingefügt:

”Abschnitt IVa

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Teil

Zweck

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

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte,
4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und
5. durch die gegenseitige Verknüpfung der Schienenbahnen zu gewährleisten.

Anschluß und Mitbenützung

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

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

Zugang zur Schieneninfrastruktur

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

Zugangsberechtigte

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

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

6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

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

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

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist,
2. im Güterverkehr die Mitbenützung der für den allgemeinen Verkehr bestimmten Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (Terminals),
3. die Zurverfügungstellung der Traktionsenergie,
4. die Zurverfügungstellung jener Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist, wobei Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse des Eisenbahnunternehmens gewahrt bleiben müssen.

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

Allgemeine Geschäftsbedingungen

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

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

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

Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

§ 60. Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich:

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 14 Abs. 5 oder 6) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61);
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen;
4. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte (§ 57).

Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten (§ 57) eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß

das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist 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 Zugangsberechtigten verlangen.

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

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

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

Zuweisungsstelle

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

Trennung von Unternehmensbereichen

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

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vororte- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben überdies die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren.

Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren

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

Reservierungskosten

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

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

Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes

§ 66. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, vom Zugangsberechtigten den Erlag einer angemessenen Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vorschußweise zu verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten hat die Schienen-Control Kommission darüber zu entscheiden, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen geforderte Anzahlung angemessen ist.

Benützungsentgelt

§ 67. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur hat der Zugangsberechtigte ein Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten. Für die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt Abs. 2.

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

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

Verhandlungspflicht

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

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

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

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

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

(6) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die von ihm benötigten Leistungen dem Zugangsberechtigten (§ 57) transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodaß der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die er für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigt. § 65 Abs. 2 gilt sinngemäß.

Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte

§ 69. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten (§ 57) auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem

Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Zugangsberechtigten binnen zwei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

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

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

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

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

Mangel aktuell verfügbarer Zugtrassen

§ 70. Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Zugtrassen nicht möglich, ist dieses Begehren vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bei dem das ursprüngliche Begehren eingebracht wurde, bei der nächsten Fahrplan- oder sonstigen Änderung neuerlich zu behandeln, wenn der Zugangsberechtigte dies ausdrücklich verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind den interessierten Zugangsberechtigten bekanntzugeben.

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

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

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

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

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

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

Mitteilung von Verträgen

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

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

Wettbewerbsaufsicht

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

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

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

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

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

Zwangsmaßnahmen

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

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

2. Teil

Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 10 Millionen Schilling gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma "Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung" (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat dafür Sorge zu tragen, daß dem Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Das Stammkapital für die Gründung der Gesellschaft ist beim bundesfinanzgesetzlichen Ansatz 1/65133 im Jahr 1999 zu budgetieren.

Aufgaben der Schienen-Control GmbH

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

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

(2) Im Rahmen der Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission hat die Schienen-Control GmbH dieser alle mitteilungspflichtigen Akte zur Kenntnis zu bringen.

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben mit Bescheid Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen.

(6) Die Organe und die Bediensteten der Schienen-Control GmbH sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 78. (1) Die Schienen-Control GmbH wendet im Verwaltungsverfahren das AVG an, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH ist die Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

Aufsicht

§ 79. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH begründete Weisungen in schriftlicher Form erteilen.

(3) Dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

Aufwand der Schienen-Control GmbH

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

3. Teil

Schienen-Control Kommission

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 59 Abs. 2, 66 Abs. 2, 69, 71 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes gebunden.

Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds 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 über Vorschlag des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr von der Bundesregierung bestellt.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

1. Mitglieder der Bundesregierung oder einer Landesregierung sowie Staatssekretäre;
2. Personen, die in einem rechtlichen oder faktischen Naheverhältnis zu jenen stehen, die eine Tätigkeit der Schienen-Control Kommission in Anspruch nehmen;
3. Personen, die zum Nationalrat nicht wählbar sind.

(3) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission 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 Bestattungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestattungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;
2. wegen Ablaufes der Bestattungsdauer;
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) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Beschlußfassung und Geschäftsordnung

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

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 84. Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG, insbesondere auch dessen Bestimmungen für das Verfahren vor den unabhängigen Verwaltungssenaten, anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.

Kosten und Entschädigung der Mitglieder

§ 85. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission 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 Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen."

9. Der § 54 erhält die Bezeichnung "§ 86", der § 54a die Bezeichnung "§ 87", die §§ 55 bis 61 die Bezeichnung "§§ 89 bis 95".

10. Nach § 87 wird folgender § 88 eingefügt:

"§ 88. (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht nachkommen,
- b) entgegen § 59 Abs. 3 die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
- c) entgegen § 59 Abs. 3 die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht mitteilen,
- d) entgegen § 63 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
- e) der Übermittlungspflicht nach § 71 Abs. 2 nicht nachkommen,
- f) entgegen § 72 Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- g) gegen Auskunftspflichten des § 74 Abs. 1 verstoßen und keine Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
- h) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
- b) entgegen § 61 Abs. 3 der Verpflichtung zur Ausstellung von Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
- c) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht mitteilen,
- d) der Übermittlungspflicht nach § 69 Abs. 2 nicht nachkommen,
- e) gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung eines Begehrens gemäß § 70 verstoßen,
- f) entgegen § 72 Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- g) entgegen § 74 Abs. 2 der Mitteilungs- und Übermittlungspflicht nicht nachkommen,
- h) der Informationspflicht gemäß § 74 Abs. 3 nicht nachkommen, oder
- i) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 500 000 S zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 faktisch den Anschluß, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen verhindern."

11. Nach § 91 Abs. 6 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:

”(7) Die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;
3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten.”

12. Dem § 93 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

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

13. Nach § 95 wird folgender § 96 samt Überschrift angefügt:

”Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 96. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 28, § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 75 samt Überschriften, die §§ 77 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19XX sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

Artikel II

Änderung des Bundesbahngesetzes 1992

Das Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 15/1998, wird wie folgt geändert:

1. § 2 samt Überschrift lautet:

”Schieneninfrastruktur

§ 2. (1) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957), die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr überträgt durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Schieneninfrastrukturvorhaben, wenn nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen die Planung und die Durchführung der Vorhaben geboten ist, die Durchführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen soll und der Bund ganz oder teilweise die Kosten trägt. Vor Erlassung einer Verordnung haben die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, für die vor dem 1. Juli 1996 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, gelten als übertragen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Schieneninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für den Schieneninfrastrukturbetrieb und die Schieneninfrastrukturhaltung fest.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur einschließlich der Funktionen als Fahrwegbetreiber und Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen

zu organisieren und auch das Rechnungswesen getrennt gemäß § 63 Eisenbahngesetz 1957 zu gestalten und zu führen; ein Transfer von Mitteln vom Unternehmensbereich Infrastruktur zu einem anderen Bereich ist unzulässig.

(6) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur ist an den Fahrwegbetreiber ein Benützungsentgelt zu entrichten. Bei dessen Festsetzung ist von den gemäß § 67 Eisenbahngesetz 1957 festgelegten Kriterien auszugehen und für die jeweiligen Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze die Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und des Bundesministers für Finanzen einzuholen. Die Berechnung und Einhebung der Benützungsentgeltsbeträge selbst obliegt dem Fahrwegbetreiber, dem die über den gemäß Abs. 7 zu zahlenden Pauschalbetrag hinaus erzielten Erlöse aus der Benützung und Verwertung der Schieneninfrastruktur verbleiben.

(7) Die Österreichischen Bundesbahnen haben als Beitrag zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH einen Pauschalbetrag an diese Gesellschaft zu entrichten; dieser Pauschalbetrag ist solange jährlich unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung der vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung übertragenen Schieneninfrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Pauschalbetrag für das Jahr 1999 beträgt 3,695 Milliarden Schilling (268 526 122,25 EURO); für die Folgejahre hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die Entwicklung am Verkehrsmarkt, die allgemeine Preisentwicklung und das Refinanzierungserfordernis für die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH nach Anhörung dieser Gesellschaft jeweils den Prozentsatz zur Valorisierung festzusetzen."

2. Im § 17 Abs. 1 entfallen der dritte und vierte Satz.

3. Im § 25 wird folgender Abs. 5 angefügt:

"(5) § 2 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft; die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen gemäß § 2 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Kriterien sind bis zum Wirksamwerden der Festsetzung der Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze nach § 2 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 anzuwenden."

Artikel III

Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 16/1998, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

"§ 1. Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von mindestens 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten, welche die Bezeichnung "Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH", im folgenden Gesellschaft genannt, führt, deren Anteile zumindest zu 51% dem Bund vorbehalten sind."

2. § 2 samt Überschrift entfällt.

3. Im § 3 entfallen die Ziffern 2 und 3.

4. Im § 3 lautet Ziffer 4:

"4. die Mitwirkung an und der Abschluß von Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung, Errichtung bzw. Verwertung von Schieneninfrastruktur, wobei im Falle, daß Zahlungsverpflichtungen durch die Gesellschaft eingegangen werden, vorher das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist,"

5. Im § 3 lautet die Ziffer 5:

"5. die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz

dienen, sowie alle damit zusammenhängenden Geschäfte und Tätigkeiten, die das Ergebnis der Gesellschaft verbessern helfen.”

6. *Im § 5 lautet Abs. 1 Ziffer 1:*

”1. durch den jährlichen Pauschalbetrag gemäß § 2 Abs. 7 Bundesbahngesetz 1992;”

7. *Im § 13 wird folgender Satz angefügt:*

”§ 1, § 3 Z 4 und 5 sowie § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/1999 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft; § 2 samt Überschrift und § 3 Z 2 und 3 treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.”

Vorblatt

Problem:

Bei der eingeleiteten Marktöffnung für Schienenverkehrsleistungen fehlt noch eine regulierende Aufsichtsfunktion mit allen nötigen Befugnissen.

Ziel:

Schon in der Anfangsphase sollen die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb ergänzt werden. Ein Regulator soll auch für den Schienenverkehrsmarkt eingerichtet werden, ähnlich dem für den Telekom-Bereich.

Inhalt:

- Neufassung und Ergänzung des Regelungsbereiches über die Modalitäten von Mitbenützung und Zugang im Eisenbahngesetz;
- Einfügung von Regelungen über die Einrichtung einer Schienen-Control GmbH, welche die spezifischen behördlichen Regulierungsaufgaben wahrnimmt, und das Sekretariat für die Schienen-Control Kommission bildet, welche als Kollegialbehörde mit richterlichem Vorsitz Beschwerdeinstanz ist;
- Marktbeobachtungs- und Durchsetzungsrechte für die Regulierungsbehörde, Strafbestimmungen;
- Anpassungen im Bundesbahngesetz, um die Rahmenbedingungen des Infrastrukturbereiches für die Erzielung von Benützungsentgelten zu verbessern;
- Konzentration der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft auf die Finanzierungsfunktion einschließlich Mitwirkung an PPP-Modellen.

Alternative:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten für den Bund nur Aufbringung des Stammkapitals zur Gründung der Gesellschaft; laufende Kosten sollen die Nutzer, denen die Vorteile aus der Regulierung und besseren Zugänglichkeit der Schieneninfrastruktur zukommen werden, tragen.

Beschäftigungsauswirkungen:

Abgesehen von den gesondert dargestellten finanziellen Auswirkungen ist anzumerken, daß im Bereich der Mitbenützung und des Zugangs die Verfahrensstrukturen im wesentlichen bereits vorhanden sind und im Sinn verbesserter Rahmenbedingungen ausgestaltet werden. Auf weitere Sicht ist nicht nur eine stärkere Nutzung der Schieneninfrastruktur, sondern damit auch eine Sicherung der Beschäftigungslage auf diesem Sektor zu erwarten.

EU-Konformität:

Gegeben.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Ausgehend von den in der EU entwickelten Prinzipien für die Eisenbahnreform erfolgte in Österreich eine gesetzliche Umsetzung der ersten Schritte zur Marktöffnung für Schienenverkehrsleistungen insbesondere mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997.

Im Sinne der auf europäischer Ebene und in Österreich vorliegenden ersten Erfahrungen sollen schon in dieser Anfangsphase die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb weiter ausgestaltet werden. Insbesondere soll ein Regulator auch für den Schienenverkehrsmarkt eingerichtet werden, der alle fachspezifischen, betrieblich und ökonomisch verflochtenen Kriterien des Zugangs im Schienenverkehr behandelt. Er soll sowohl präventiv im Sinn fairer Rahmenbedingungen als auch als Beschwerdeinstanz zur Verfügung stehen.

Die behördliche Konstruktion orientiert sich am Vorbild der für den Telekom-Bereich getroffenen Regelung. Es ist aus gleichartigen Erwägungen die Einrichtung einer Schienen-Control GmbH zu Wahrnehmung der spezifischen behördlichen Regulierungsaufgaben vorgesehen. Diese Gesellschaft fungiert auch als Sekretariat für die Schienen-Control Kommission, welche in Nachfolge der bereits nach dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 gebildeten Schiedsstelle als Kollegialbehörde mit richterlichem Vorsitz die unabhängige Beschwerdeinstanz in den Angelegenheiten bildet, die hauptsächlich "civil rights" betreffen.

Die schon im derzeit geltenden Eisenbahngesetz in Umsetzung der EU-Richtlinien vorhandenen materiellen Regelungen über Anschluß und Mitbenützung einerseits sowie über Zugang zur Schieneninfrastruktur andererseits werden zusammengefaßt und insofern ergänzt, als eine allgemeine Regelung über die im Zusammenhang mit dem Zugang benötigten sonstigen Leistungen und Anlagen getroffen wird, und im Sinne der Transparenz der Bedingungen für Interessenten an einem Markteintritt normiert wird, daß die Modalitäten in speziellen allgemeinen Geschäftsbedingungen von vornherein bekanntgegeben werden sollen.

Im vorliegenden Zusammenhang werden auch die Bestimmungen über die Festsetzung und Einhebung des Benützungsentgeltes im Bereich ÖBB reformiert, um dem Infrastrukturbereich erweiterte kaufmännische Gestaltungsmöglichkeiten und Anreize zu einer zusätzlichen Nutzung der Schieneninfrastruktur zu eröffnen. Der Aufgabenbereich der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft wird auf ihre Finanzierungsfunktion konzentriert.

Was die finanziellen Auswirkungen anlangt, ist vorweg festzuhalten, daß dieses Gesetzesvorhaben Aufgabenänderungen nur auf Bundesseite auslöst, nicht für die anderen Gebietskörperschaften, sodaß sich für Länder und Gemeinden keine finanziellen Auswirkungen ergeben.

Für die Errichtung der Schienen-Control GmbH fallen einmalige Errichtungskosten an (Gründungskosten, Einrichtungskosten für ein Büro); das Stammkapital in Höhe von 10 Millionen Schilling soll aus dem Bundesbudget beigesteuert werden. Die weiteren jährlich anfallenden laufenden Kosten für Personal- und Sachaufwand der Gesellschaft werden bei voller Regulierungstätigkeit unter der Annahme von 20 nötigen Mitarbeitern mit zirka 29 Millionen Schilling pro Jahr errechnet; dazu ist anzumerken, daß der konkret notwendig werdende Aufwand sehr wesentlich von der mangels Erfahrungswerten nur grob abschätzbaren Häufigkeit des Einschreitens der Regulierungsbehörde abhängen wird. Diese laufenden Kosten sollen von den Nutzern getragen werden. Den Kosten stehen mittel- bis längerfristig zu erwartende Vorteile aus der verbesserten Nutzung und Vermarktung der Schieneninfrastruktur der ÖBB und anderer Bahnen gegenüber. Diese Vorteile werden diesen Organisationsaufwand weitaus überwiegen.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und Artikel 10 Abs. 1 Z 6 B-VG.

Die Konformität mit dem EU/EWR-Recht ist gegeben. Auf Basis der einschlägigen Richtlinien, insbesondere 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG, welche bereits mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 umgesetzt wurden, erfolgen ergänzende Regelungen.

Besonderer Teil

Zu Artikel I (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 1 (§ 1a Abs. 1 letzter Satz):

In der bereits im geltenden Gesetzestext enthaltenen Passage für die bisher übliche Unternehmensform integrierter Eisenbahnunternehmen, also solcher, die sowohl ihre Schieneninfrastruktur betreiben als auch Verkehrsleistungen darauf erbringen, soll ergänzend klargestellt werden, daß sich die im Eisenbahngesetz statuierten Rechte und Pflichten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen einerseits und Eisenbahnverkehrsunternehmen andererseits dann auf den jeweiligen Unternehmensbereich der integrierten Eisenbahnunternehmen beziehen. (Anmerkung: Diese Bestimmung bezieht sich auf die Zuordnung der eisenbahngesetzlichen Vorschriften, und nicht auf den gesellschaftsrechtlichen Status.)

Zu Z 2 (§ 10a):

Aus systematischen Gründen wird die im bisherigen § 24a Abs. 2 enthaltene Definition der Schieneninfrastruktur nunmehr im Abschnitt I (Begriffsbestimmungen) unter Beibehaltung des bisherigen Gesetzestextes geregelt.

Zu Z 3, 4 und 7 (§§ 14 Abs. 6, 17 Abs. 2, 22 Abs. 1, 28, 30 lit. b und 52 Abs. 1):

Bedingt durch die Aufhebung der §§ 24 bis 24g, die Einfügung eines neuen Abschnittes IVa und durch die Ummumerierung der §§ 54 bis 61 müssen Zitierungen in den Bestimmungen, die sich auf diese Regelungen beziehen, angepaßt werden.

Zu Z 5 (Aufhebung der §§ 24 bis 24g):

Die Bestimmungen über die Öffnung und Verknüpfung von Eisenbahnen in den §§ 24 bis 24g (Anschluß-, Mitbenützungs-, Zugangsrechte, Sicherheitsbescheinigung, Zuweisungsstelle, Regelung über das Benützungsentgelt, die Einrichtung einer unabhängigen Schiedsstelle usw.) werden aufgehoben. Dieser Regelungskomplex ist nunmehr adaptiert und erweitert in einem neu eingefügten Abschnitt IVa zusammengefaßt.

Zu Z 6 (§ 26 Abs. 5, Aufhebung des § 26 Abs. 4):

Der Entfall der behördlichen Genehmigungspflicht für Liegenschaftsveräußerungen dient der Verwaltungsvereinfachung und steht im Zusammenhang mit einer flexibleren Nutzung dieser Grundstücke. (Anmerkung: vgl. auch Änderung im § 17 Bundesbahngesetz)

Im übrigen obliegt die Wahrung der Interessen der Gebietskörperschaften, welche die Infrastruktur finanzieren bzw. dazu beitragen, einerseits den gesellschaftsrechtlichen Ingerenzen von Eigentümerseite, andererseits auch dem Vertragsweg.

Zu Z 8 (§§ 54 bis 85):

Der neue Abschnitt IVa regelt die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes.

1. Teil:

§ 54: In Form einer Zielbestimmung wird der mit dem neuen Abschnitt IVa verfolgte Zweck festgelegt.

§ 55: Abs. 1 entspricht inhaltlich und textlich dem bisherigen § 24 Abs. 1. Dabei handelt es sich um ein schon seit langem im Eisenbahnrecht verankertes Rechtsinstitut, welches einerseits die Verknüpfung von Eisenbahnstrecken verschiedener Unternehmen regelt (beispielsweise Anschluß einer Anschlußbahn an eine Haupt- oder Nebenbahn) und andererseits die dabei notwendige Mitbenützung von Schieneninfrastruktur und Anlagen (beispielsweise bei Verknüpfung einer Regionalbahn mit einer Hauptbahn eines anderen Unternehmens in einem Bahnhofsbereich).

Abs. 2 entspricht inhaltlich und textlich dem bisherigen § 24 Abs. 3.

§ 56: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24a Abs. 1. Bei dem Begriff Zugang handelt es sich im Unterschied von der lokalen Verknüpfung von Eisenbahnen gemäß § 55 um das Recht zur Erbringung von Fahr- bzw. Verkehrsleistungen auf Strecken anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Begriff Zugang ist somit keine Form des Anschlusses oder der Mitbenützung im Sinne des § 55.

§ 57: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24a Abs. 3.

§ 58: Über die Zuteilung von Zugtrassen hinaus sind für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen eine Reihe von Produktionsfaktoren ausschlaggebend bzw. notwendig, die nicht alle in den Schieneninfrastrukturbereich fallen. Auch wenn es hier in erster Linie um kaufmännische Vereinbarungen zwischen den Unternehmen geht, soll eine gesetzliche Rahmenbedingung zur Verfügung stehen. Im Streitfall soll auch hierfür nötigenfalls die Regulierungsbehörde eingeschaltet werden können, um eine umfassende Behandlung aller Kriterien des Zugangs bzw. der damit zusammenhängenden sonstigen Leistungen und Anlagen durch diese fachspezifische unabhängige Stelle zu gewährleisten.

Für derartige Leistungen und Anlagen gibt es derzeit nur für Teilbereiche eine Regelung in Richtung Zurverfügungstellung gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt (die derzeitigen §§ 24 Abs. 2 und 24a Abs. 5 betreffen Ausbildungseinrichtungen und Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr). Mit § 58 wird nunmehr ein derartiger Rechtsanspruch auf Zurverfügungstellung der für den Zugang notwendigen sonstigen Leistungen und Anlagen in allgemeinerer Form geschaffen werden, wobei das kaufmännische Prinzip des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes beibehalten wird. Einige dieser Leistungen und Anlagen sind demonstrativ aufgezählt. Das schon im bisherigen § 24a Abs. 5 enthaltene Gegenseitigkeitsprinzip wird ebenfalls beibehalten.

§ 59: Für den Bereich der Zugangsrechte zur Schieneninfrastruktur von Haupt- und Nebenbahnen haben die Eisenbahn(infrastruktur)unternehmen und für den Bereich der damit zusammenhängenden sonstigen für den Zugang notwendigen Leistungen und Anlagen haben die betroffenen Eisenbahnunternehmen in allgemeinen Geschäftsbedingungen die finanziellen, administrativen und technischen Modalitäten von vornherein transparent zu machen. Dem Vorbild des Telekommunikationsgesetzes entsprechend bedürfen die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission.

(Anmerkung: Diese Verpflichtung zu allgemeinen Geschäftsbedingungen betrifft nicht den Bereich Anschluß und Mitbenützung nach § 55.)

§ 60: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24a Abs. 4.

§ 61: Der Abs. 1 entspricht inhaltlich im wesentlichen dem bisherigen § 24b Abs. 1. Abweichend von der bisherigen Regelung des § 24b Abs. 2 wird festgelegt, daß auch die Entscheidungsfunktion in Angelegenheiten der Sicherheitsbescheinigung – wegen des engen fachlichen Zusammenhanges – bei der Regulierungsbehörde liegen soll. Die Schienen-Control GmbH (anstelle des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr) soll eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung auf Antrag der Beteiligten festzusetzen haben. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist dann zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen verpflichtet, wenn die Schienen-Control GmbH das Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung festgestellt hat.

Aus Gründen der vorhin angesprochenen Transparenz sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, für ihre Strecken Standardsicherheitsbescheinigungen auszustellen.

§ 62: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24c Abs. 1 erster und zweiter Satz. Vorgesehen werden Entscheidungskriterien für die Zustimmung der Behörde zu Vereinbarungen, wonach ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein anderes beauftragen kann, für seine Schieneninfrastruktur die Zuweisung vorzunehmen.

§ 63: Dessen Abs. 2 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24c Abs. 1 dritter Satz. Da die organisatorische Trennung von Unternehmensbereichen vor allem für kleinere integrierte Eisenbahnunternehmen mit großem Aufwand verbunden ist, genügt bei solchen eine Trennung der Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen von anderen Unternehmensbereichen im Rechnungswesen.

§ 64: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24c Abs. 2.

§ 65: Führt eine Reservierung von Zugtrassen, die dann nicht in Anspruch genommen werden, dazu, daß andere an dieser Zugtrasse interessierten Zugangsberechtigte diese nicht zugewiesen bekommen und somit keine Verkehrsleistungen auf dieser erbringen können, müssen jedenfalls Reservierungskosten in angemessener Höhe entrichtet werden. Die Entrichtung von Reservierungskosten entfällt, wenn auf dieser reservierten Zugtrasse doch noch eine Verkehrsleistung durch einen anderen Zugangsberechtigten, der Benützungsentgelt zu entrichten hat, erbracht wird. Die Einhaltung dieser Bestimmung wird im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht von der Schienen-Control Kommission zu

überwachen sein. Eine dreimonatige Nichtausübung von Zugangsrechten berechtigt zur Kündigung des Zugangsvertrages.

- § 66: Zur Vermeidung der Erschwerung des Zuganges für Zugangsberechtigte wird festgelegt, daß nur eine angemessene Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorschußweise verlangt werden darf. Über die Angemessenheit entscheidet im Streitfall auf Antrag auch hier die Schienen-Control Kommission.
- § 67: Der Abs. 2 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24d. Abs. 3 entspricht inhaltlich im wesentlichen dem bisherigen § 24e mit der Abweichung, daß der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der Kriterien (bisher: allgemeine Kriterien) für die Festsetzung des Benützungsentgeltes durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen hat (bisher: festlegen kann). Klargestellt wird, daß das Benützungsentgelt vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzt und eingehoben wird.
- § 68: Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden verpflichtet, Begehren von Zugangsberechtigten auf Abschluß eines Zugangsvertrages zu prüfen und binnen zwei Monaten zu entscheiden, ob und mit welchem Inhalt ein Zugangsvertrag abgeschlossen werden kann oder nicht. Eine ähnliche Verpflichtung wird auch für Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Begehren Anschluß-, Mitbenützung- oder Zugangsberechtigter auf Abschluß eines Anschluß- bzw. Mitbenützungsvertrages oder Abschluß eines Vertrages über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen statuiert.
- § 69: Dem Zugangsberechtigten wird eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission gegen Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gemäß § 68 Abs. 4 oder gegen eine Säumnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingeräumt. Nach Durchführung eines Verfahrens kann die Schienen-Control Kommission entweder der Beschwerde nicht stattgeben oder mit Bescheid den begehrten Zugang einräumen. Der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten und ersetzt den Abschluß eines Zugangsvertrages. Dieser Bescheid steht einem späteren Vertragsabschluß nicht entgegen.
- § 70: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24f Abs. 6.
- § 71: Den Anschluß-, Mitbenützung- oder Zugangsberechtigten wird eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission gegen Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens gemäß § 68 Abs. 5 oder gegen eine Säumnis des Eisenbahnunternehmens eingeräumt. Nach Durchführung eines Verfahrens kann die Schienen-Control Kommission entweder der Beschwerde nicht stattgeben oder mit Bescheid den begehrten Anschluß, die begehrte Mitbenützung oder die begehrte Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen einräumen. Dieser Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten und ersetzt den Abschluß eines Anschluß- oder Mitbenützungsvertrages oder eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen. Dieser Bescheid steht einem späteren Vertragsabschluß nicht entgegen.
- § 72: Zwecks Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH sind Zugangs-, Anschluß- und Mitbenützungsverträge sowie Verträge über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen dieser Gesellschaft mitzuteilen.
- § 73: Zur Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbes zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird die Schienen-Control Kommission berechtigt, im Zusammenhang mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur bzw. sonstigen Leistungen und Anlagen diskriminierend agierenden Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder ein diskriminierendes Verhalten zu untersagen und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.
- § 74: Um der Schienen-Control GmbH eine effiziente Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen, haben die Eisenbahnunternehmen dieser Gesellschaft Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren. Weiters haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dieser Gesellschaft die erforderlichen Daten und Unterlagen zur Beurteilung freier Kapazitäten bei der Trassennutzung zur Verfügung zu stellen.

In Abs. 3 wird – zusätzlich zu der in Umsetzung von Art. 9 Abs. 3 der Richtlinie 95/19/EG bereits bestehenden Verständigungspflicht – für Zwecke der Marktbeobachtung auch die Mitteilung an die Schienen-Control GmbH festgelegt.

- § 75: Da die Mittel des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes bzw. der gerichtliche Weg zur adäquaten raschen Durchsetzung eines Anspruches auf Anschluß, Mitbenützung, Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen und des Zuganges zur Schieneninfrastruktur gegebenenfalls nicht ausreichen könnten, wird für diesen Bereich die Möglichkeit einer Sonderzwangsvollstreckung mit Zuständigkeit der Schienen-Control GmbH normiert.

2. Teil:

- § 76: Diese Bestimmung ist weitgehendst dem § 108 (Errichtung einer Telekom Control GmbH) Telekommunikationsgesetz (TKG) nachgebildet.

- § 77: Aufgaben der Schienen-Control GmbH sind die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission, die Marktbeobachtung und die Überwachung von Bereitstellungs- und Mitteilungsverpflichtungen der Eisenbahnunternehmen, die Verpflichtung zur Abgabe einer zu veröffentlichenden Stellungnahme zu den Standardsicherheitsbescheinigungen, sowie die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH im § 61 (Sicherheitsbescheinigung) und im § 75 (Zwangsmaßnahmen) zugewiesenen Aufgaben.

Die Abs. 3 und 5 sind den §§ 83 Abs. 3 und § 109 letzter Satz TKG nachgebildet.

- § 78: Als Verwaltungsbehörde im funktionellen Sinn hat die Schienen-Control GmbH das AVG anzuwenden. Gegen ihre Bescheide ist Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

- § 79: Diese Bestimmung ist dem § 117 TKG nachgebildet.

- § 80: Da die Schienen-Control GmbH als Regulierungsbehörde ohne "operative" Aufgaben keine Einkünfte aus kommerzieller Tätigkeit erzielt, ist es notwendig, eine Regelung vorzusehen, wonach der für die Aufgabenerfüllung unbedingt nötige Personal- und Sachaufwand im Wege eines anteiligen Kostenbeitrages von den von der Regulierung profitierenden Nutzern der Schieneninfrastruktur getragen wird. Hierzu wird eine entsprechende Regelung im Verordnungsweg vorgesehen.

(Anmerkung: Das Stammkapital für die Gründung der Gesellschaft finanziert nach § 76 Abs. 5 der Bund.)

3. Teil:

- § 81: In Fortsetzung der nach § 24g beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eingerichteten unabhängigen Schiedsstelle wird eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag bei der Schienen-Control GmbH angesiedelt. Dieser obliegen die Behandlung von Beschwerden Anschluß-, Mitbenützungs- und Zugangsberechtigter, die Entscheidung über die Angemessenheit einer Vorauszahlung des Benützungsentgeltes, die Wettbewerbsaufsicht, die Genehmigung allgemeiner Geschäftsbedingungen und die Entscheidung über Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH.

- § 82: Diese Bestimmung über die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission orientiert sich an den Bestimmungen des § 112 Abs. 1 TKG und der bisherigen Regelung für die unabhängige Schiedsstelle. Die aufgenommene Regelung hinsichtlich Unvereinbarkeit entspricht derjenigen nach dem TKG.

- § 83: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 5.

- § 84: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich im wesentlichen dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 6. Gegen alle Entscheidungen der Schienen-Control Kommission ist eine Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungsgerichtshof vorgesehen.

- § 85: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 7.

Zu Z 9:

Durch die Einfügung eines Abschnitts IV mit 32 neuen Paragraphen ist eine Umnummerierung der bisherigen §§ 54 bis 61 erforderlich.

Zu Z 10 (§ 88):

Korrespondierend zu dem neu eingefügten Abschnitt IVa mit den Pflichten von Eisenbahnunternehmen im Bereich der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung sind diesbezüglich neue Strafbestimmungen vorgesehen. Die Vollziehung des Abs. 3 sollte dahingehend erfolgen, daß auch bei mehrmaligem Verstoß gegen diese Bestimmung im Rahmen eines Verwaltungsstrafverfahrens zur Ahndung dieser mehrmaligen Verstöße das für all diese Verstöße festgesetzte Strafausmaß den im Abs. 3 normierten höchsten Strafsatz nicht übersteigt.

Zu Z 11 (§ 91 Abs. 7 und 8):

Es wird klargestellt, daß die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem VAIG, insbesondere die Überwachung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland im Hinblick auf Tätigkeiten im Inland erstrecken. Dies ist zur Wahrung eines gleichen Standards für die Arbeitnehmer im Eisenbahnbereich verdeutlicht. (Anmerkung: vgl. hierzu auch Art. 12 der Richtlinie 95/18/EG.)

Zu Z 12 (§ 93 Abs. 4):

Die Ernennungsvoraussetzungen für die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind mit jenen für die Mitglieder der seit kurzem bestehenden unabhängigen Schiedsstelle ident. Es ist daher im Sinne eines verwaltungsökonomischen Übergangs vorgesehen, daß die Ernennung zum Mitglied bzw. Ersatzmitglied der unabhängigen Schiedsstelle auch als Ernennung zum Mitglied bzw. Ersatzmitglied der Schienen-Control Kommission bis Ende 2001 gilt. Bis dahin besteht die Schienen-Control Kommission – wie bisher die unabhängige Schiedsstelle – aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern.

Zu Artikel II (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992):**Zu Z 1 (§ 2):**

Im Eisenbahngesetz sind die für alle betroffenen Eisenbahnunternehmen geltenden Bestimmungen über das dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber zustehende Benützungsentgelt und die Festlegung von (generellen) Kriterien hierfür im Verordnungsweg enthalten.

Für die ÖBB wird im § 2 Bundesbahngesetz die eigentümerseitige Sonderregelung insofern neu gestaltet, als

- der Unternehmensbereich Infrastruktur als Fahrwegbetreiber die Benützungsentgelte festlegt und einhebt (derzeit obliegt dies der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH).
- für die Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze eine Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und des Bundesministers für Finanzen einzuholen ist (bisher legen diese Kriterien die beiden Minister selbst fest).
- ein festgesetzter Pauschalbetrag im bisherigen Volumen als Beitrag zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu entrichten ist.
- die übrigen Benützungsentgelterlöse dem Unternehmensbereich Infrastruktur verbleiben.

Damit soll der Anreiz und kaufmännische Gestaltungsspielraum zur Vermarktung der Schieneninfrastruktur für die ÖBB verbessert werden.

Zu Artikel III (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesetzes):**Zu Z 1 und 2 (§ 1, Entfall des § 2):**

Da die Definition der Schieneninfrastruktur in dem für das Eisenbahnwesen zentralen Eisenbahngesetz 1957 bereits verankert ist, kann der dieselbe Definition der Schieneninfrastruktur enthaltene § 2 entfallen. Im § 1 wird durch die Nachstellung des Klammersausdruckes "§ 10a Eisenbahngesetz 1957" nach dem Wort "Schieneninfrastruktur" auf die Definition der Schieneninfrastruktur im Eisenbahngesetz 1957 nochmals hingewiesen.

Zu Z 3 bis 5 (§ 3):

Die Aufgaben der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH werden auf die Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur einschließlich der Mitwirkung am Zustandekommen von Private-Public-Partnership-Modellen konzentriert.

Die bisherigen Ziffern über die Einhebung der Benützungsentgelte und die Vermittlung freier Zugtrassen können im Hinblick auf die verstärkte kaufmännische Verantwortlichkeit des Fahrwegbetreibers entfallen.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 1 Z 1):

Zur Refinanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur haben die ÖBB den Pauschalbetrag an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH solange zu entrichten, bis diese ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung derselben nachgekommen ist.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

§ 1a. (1) ... Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

Vorgeschlagene Fassung:

Eisenbahngesetz 1957

§ 1a. (1) ... Eisenbahnunternehmen können Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Eisenbahnverkehrsunternehmen (integrierte Eisenbahnunternehmen) sein; in letzterem Falle beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

a)
b)

§ 10a. Schieneninfrastruktur umfasst den in Anlage I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

§ 17. (1) ...

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

§ 17. (1) ...

(2) ... Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (§§ 56 ff) darzustellen.

§ 26. (1) bis (4) ...

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

§ 26. (1) bis (3) ...

Abs. 4 aufgehoben.

(5) Würden die in Abs. 2 und 3 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, ungeschadet der Bestimmungen des § 86 Abs. 2, nichtig.

§ 52. (1) ... Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 24, 27 und 28 gelten sinngemäß.

§ 52. (1) ... Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27 und 28 gelten sinngemäß.

Abschnitt IVa**Regulierung des Schienenverkehrsmarktes**

1. Teil

Zweck

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

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

zu gewährleisten.

Anschluß und Mitbenützung

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

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

Zugang zur Schieneninfrastruktur

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

Zugangsberechtigte

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

- 1.
- 2.

a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder

- b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. kombinierten Güterverkehr;
 4. gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zu Anlagen in dem anderen Staat gestattet wird;
 - 5.
 - 6.

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

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

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

Eisenbahnunternehmens gewahrt bleiben müssen.

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

Allgemeine Geschäftsbedingungen

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

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

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

Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten

§ 60. Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten (§ 57) eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des

Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist 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 Zugangsberechtigten verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten (§ 57) oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Schienen-Control GmbH eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das

Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Schienen-Control GmbH gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Schienen-Control GmbH festzustellen, ob alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen. Hat die Schienen-Control GmbH festgestellt, daß alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen auszustellen.

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

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

Zuweisungsstelle

§ 62. Die Wahrnehmung der Aufgaben der Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität vornimmt, obliegt dem

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

Trennung von Unternehmensbereichen

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

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben überdies die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrbwegbetreiber einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren.

Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren

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

Reservierungskosten

§ 65. (1) Zugangsberechtigte, die auf der ihnen zugewiesenen Zugtrasse ihr Zugangsrecht nicht ausüben, haben jedenfalls an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kosten in angemessener Höhe für die Reservierung dieser zugewiesenen Zugtrasse zu entrichten, wenn die Zuweisung dieser Zugtrasse dazu geführt hat, daß ein anderer an der Ausübung des Zugangsrechtes auf

dieser Zugtrasse interessierter Zugangsberechtigter diese Zugtrasse nicht zugewiesen erhalten hat. Dies gilt nicht, wenn auf dieser reservierten Zugtrasse ein Zugangsrecht durch einen Zugangsberechtigten ausgeübt wird.

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

Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes

§ 66. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, vom Zugangsberechtigten den Erlag einer angemessenen Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vorschußweise zu verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten hat die Schienen-Control Kommission darüber zu entscheiden, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen geforderte Anzahlung angemessen ist.

Benützungsentgelt

§ 67. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur hat der Zugangsberechtigte ein Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten. Für die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt Abs. 2.

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

(3) Nähere Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes sind – nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH – durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen, soweit dies jeweils insbesondere zur Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität

der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27. Juni 1995, S 75) sowie zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen notwendig ist.

Verhandlungspflicht

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

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

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

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

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

(6) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat für den Zugang zur

Schieneinfrastruktur die von ihm benötigten Leistungen dem Zugangsberechtigten (§ 57) transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodaß der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die er für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigt. § 65 Abs. 2 gilt sinngemäß.

Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte

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

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

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

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

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

beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht entgegen.

Mangel aktuell verfügbarer Zugtrassen

§ 70. Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Zugtrassen nicht möglich, ist dieses Begehren vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bei dem das ursprüngliche Begehren eingebracht wurde, bei der nächsten Fahrplan- oder sonstigen Änderung neuerlich zu behandeln, wenn der Zugangsberechtigte dies ausdrücklich verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind den interessierten Zugangsberechtigten bekanntzugeben.

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

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

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

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

(4) Hinsichtlich des Anschlusses und der Mitbenützung sowie der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens

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

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

Mitteilung von Verträgen

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

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

Wettbewerbsaufsicht

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

für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

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

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

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

Zwangsmaßnahmen

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

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

2. Teil

Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von zehn Millionen Schilling gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma "Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung" (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat dafür Sorge zu tragen, daß dem Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Das Stammkapital für die Gründung der Gesellschaft ist beim bundesfinanzgesetzlichen Ansatz 1/65133 im Jahr 1999 zu budgetieren.

Aufgaben der Schienen-Control GmbH

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

- 1.
- 2.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 61 Abs. 4 mitgeteilten Standardsicherheitsbescheinigungen;

3.

(2) Im Rahmen der Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission hat die Schienen-Control GmbH dieser alle mitteilungspflichtigen Akte zur Kenntnis zu bringen.

4.

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben mit Bescheid Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen.

(6) Die Organe und die Bediensteten der Schienen-Control GmbH sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 78. (1) Die Schienen-Control GmbH wendet im Verwaltungsverfahren das AVG an, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH ist die Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

Aufsicht

§ 79. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH begründete Weisungen in schriftlicher Form erteilen.

(3) Dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBI. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

Aufwand der Schienen-Control GmbH

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

3. Teil

Schienen-Control Kommission

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 59 Abs. 2, 66 Abs. 2, 69, 71 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen

des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitglieds gebunden.

Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds 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 Verkehrswezens sein müssen, werden über Vorschlag des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr von der Bundesregierung bestellt.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

- 1.
- 2.
- 3.

(3) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission 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 Bestattungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestattungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

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

(5) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Beschlußfassung und Geschäftsordnung

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

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 84. Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG, insbesondere auch dessen Bestimmungen für das Verfahren vor den unabhängigen Verwaltungssenaten, anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.

Kosten und Entschädigung der Mitglieder

§ 85. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission 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 Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

§ 88. (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen, wenn sie

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)

h) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen, wenn sie

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i)

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 500 000 S zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 faktisch den Anschluß, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen verhindern.

§ 91. (1) bis (6) ...

(7) Die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

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

- 1.
- 2.
- 3.

Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten.

§ 93. (1) bis (3) ...

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

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 96. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 28, § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 75 samt Überschriften, die §§ 77 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

Bundesbahngesetz 1992

Eisenbahninfrastruktur

§ 2. (1) Die Eisenbahninfrastruktur 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.

(2) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Eisenbahninfrastruktur, die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr überträgt

Schieneinfrastruktur

§ 2. (1) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Schieneinfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957), die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Schieneinfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr überträgt durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Schieneinfrastrukturvorhaben, wenn nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen die Planung und die Durchführung der Vorhaben geboten ist, die Durchführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen soll und der Bund ganz oder teilweise die Kosten trägt.

durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Eisenbahninfrastrukturvorhaben, wenn nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen die Planung und die Durchführung der Vorhaben geboten ist, die Durchführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen soll und der Bund ganz oder teilweise die Kosten trägt. Vor Erlassung dieser Verordnung haben die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, für die vor dem 1. Juli 1996 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, gelten als übertragen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Eisenbahninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(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 Fahrbwegbetreibers, 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

Vor Erlassung einer Verordnung haben die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, für die vor dem 1. Juli 1996 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, gelten als übertragen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Schieneninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für den Schieneninfrastrukturbetrieb und die Schieneninfrastrukturerehaltung fest.

Vermittlung anzukündigen bzw. mitzuteilen.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur getrennt von Unternehmensbereichen für das Erbringen von Verkehrsleistungen zu organisieren und das Rechnungswesen jedenfalls so zu gestalten und zu führen, daß der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen rechnerisch voneinander getrennt werden. Ein Transfer von Mitteln vom Bereich Eisenbahninfrastruktur zu einem anderen Bereich ist unzulässig.

(6) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für den Eisenbahninfrastrukturbetrieb und die Eisenbahninfrastrukturerehaltung fest.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur einschließlich der Funktionen als Fahrgastbetreiber und Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und auch das Rechnungswesen getrennt gemäß § 63 Eisenbahngesetz 1957 zu gestalten und zu führen; ein Transfer von Mitteln vom Unternehmensbereich Infrastruktur zu einem anderen Bereich ist unzulässig.

(6) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur ist an den Fahrgastbetreiber ein Benützungsentgelt zu entrichten. Bei dessen Festsetzung ist von den gemäß § 67 Eisenbahngesetz 1957 festgelegten Kriterien auszugehen und für die jeweiligen Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze die Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und des Bundesministers für Finanzen einzuholen. Die Berechnung und Einhebung der Benützungsentgeltsätze selbst obliegt dem Fahrgastbetreiber, dem die über den gemäß Abs. 7 zu zahlenden Pauschalbetrag hinaus erzielten Erlöse aus der Benützung und Verwertung der Schieneninfrastruktur verbleiben.

(7) Die Österreichischen Bundesbahnen haben als Beitrag zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH einen Pauschalbetrag an diese Gesellschaft zu entrichten; dieser Pauschalbetrag ist solange jährlich unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH zu zahlen, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung der vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung übertragenen Schieneninfrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist.

Der Pauschalbetrag für das Jahr 1999 beträgt 3,695 Milliarden Schilling (268 526 122,25 EURO); für die Folgejahre hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die Entwicklung am Verkehrsmarkt, die allgemeine Preisentwicklung und das Refinanzierungsverhältnis für die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH nach Anhörung dieser Gesellschaft jeweils den Prozentsatz zur Valorisierung festzusetzen.

§ 17 Abs. 1 dritter und vierter Satz entfallen.

41

§ 25. (1) bis (4) ...

(5) § 2 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft; die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen gemäß § 2 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Kriterien sind bis zum Wirksamwerden der Festsetzung der Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze nach § 2 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 anzuwenden.

Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz

§ 1. Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen der Schieneinfrastruktur der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten, welche die Bezeichnung "Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH", im folgenden Gesellschaft genannt, führt, deren Anteile zu 51% dem Bund vorbehalten sind.

§ 3. ...
...

4.
Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist, und wobei eine vertragliche Mitfinanzierung Trägern einer eisenbahngesetzlichen Konzession gegenüber davon abhängig gemacht werden kann, daß diese den Betrieb der Schieneinfrastruktur zumindest rechnerisch getrennt von der Erbringung von Verkehrsleistungen organisieren,

5.

§ 5. (1) ...
...

1.

§ 1. Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen in die Schieneinfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von mindestens 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten, welche die Bezeichnung "Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH", im folgenden Gesellschaft genannt, führt, deren Anteile zumindest zu 51% dem Bund vorbehalten sind.

§ 2 samt Überschrift entfällt.

§ 3 Ziffern 2 und 3 entfallen.

§ 3. ...
...

4.
für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist,

Gesellschaft verbessern helfen.

§ 5. (1) ...
...

1.

§ 13. ... in Kraft. § 1, § 3 Z 4 und 5 sowie § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung

des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/1999 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft;
§ 2 samt Überschrift und § 3 Z 2 und 3 treten mit Ablauf des 31. Dezember
1999 außer Kraft.