

7

135/ME

**Betreff:** Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden  
(Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG)

*A. Klausgruber*

<b>Gesetzesentwurf</b>	
Zl. <i>27</i>	-GE/19 <i>97</i>
Datum <i>12. 5. 1997</i>	
Verteilt <i>13. 5. 97</i>	

Im Rahmen der notwendigen Umsetzung relevanter EG-Normen in österreichische Gesetze ist die Anpassung des österreichischen Eisenbahngesetzes 1957 (sowie korrespondierender Bestimmungen im Eisenbahnbeförderungsgesetz) an die neuen Richtlinien für den Eisenbahnverkehr vorzunehmen. Umsetzungsfrist der EU bis Ende Juni 1997.

Zu den neuen Richtlinien ging im Sinne der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen eine Befassung der Interessenvertretungen voran. Den dabei zum Ausdruck gebrachten Grundsätzen, bei der Umsetzung möglichst auf bewährte österreichische Strukturen Bedacht zu nehmen, wurde versucht, im Entwurf Rechnung zu tragen.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelt in der Beilage den Entwurf eines entsprechenden Anpassungsgesetzes samt erläuternden Bemerkungen mit dem Ersuchen, hiezu bis

spätestens 30. MAI 1997

Stellung nehmen zu wollen.

Sollte bis dahin keine do. Stellungnahme eingelangt sein, darf angenommen werden, daß sich zum gegenständlichen Gesetzesentwurf keine Bemerkungen ergeben.

8

Die begutachtenden Stellen werden außerdem ersucht, 25 Ausfertigungen ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln und das ho. Ministerium darüber zu informieren.

Beilagen:

Wien, am 28. April 1997

Für den Bundesminister:

Dr. Kurt BAUER

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Gardner*





## REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Verwaltungsbereich Verkehr und öffentliche  
Wirtschaft

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2  
Teletex (232)3221155 bmvv  
Telex 61 3221155 bmvv  
Telefax (0222) 713 03 26  
Telefax (0222) 71162/1599 (Verkehrspolitik)  
Telefax (0222) 71162/4499 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)  
DVR: 0090204

An die  
Parlamentsdirektion  
z. Hd. Herrn Pruckner

Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 Wien

Zl. 210.501/9-VI/1-1997

Sachbearb.: Dr. Funk  
Telefon: 711 62 / DW 2102

Wien, am 12. Mai 1997

Betreff: Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz - EIRAG;  
Nachreichung von weiteren Exemplaren

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelt im Nachhang zur ho.  
Begutachtungsaussendung vom 28. April 1997, Zl. 210.501/7-VI/1-1997, weitere zwan-  
zig Exemplare des Entwurfes eines Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetzes.

Für den Bundesminister:

Dr. CATHARIN

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung.



**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Verwaltungsbereich Verkehr und öffentliche Wirtschaft

Beilage zu Zl. 210.501/7-VI/1-1997

Entwurf:

**EISENBAHNRECHTS-  
ANPASSUNGSGESETZ (EIRAG)**

---

18.4.1997

Beilage zu Zl. 210.501/7-VI/1-1997Entwurf**EISENBAHNRECHTS-ANPASSUNGSGESETZ (EIRAG)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

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

1. Dem § 1 wird folgender § 1a angefügt:

“§ 1a (1) Eisenbahnunternehmen werden im Bereich des Schienenverkehrs unterschieden in:

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen,  
die dem Bau und Betrieb der Eisenbahnanlagen von Schienenbahnen dienen, darüber Verfügungsberechtigt sind und sie zur Benützung zwecks Eisenbahnverkehrs bereithalten (Fahrwegbetreiber);
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen,  
die dem Eisenbahnverkehr auf Eisenbahnanlagen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen dienen und die selbst den Fahrbetrieb sicherstellen.

## 2

Eisenbahnunternehmern können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

(2) Als internationale Gruppierung gilt die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Mitgliedsstaaten der EU oder von Vertragsparteien des Abkommens über den EWR liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedsstaaten; Regionalverkehr sind die Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken."

2. § 4 lautet:

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

1. diejenigen, die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;
2. darüberhinaus diejenigen weiteren Schienenbahnen, die der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, wobei Voraussetzung hierfür ist, daß ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.

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

3. § 14 Abs. 2 lautet:

"(2) Zum Bau und zum Betrieb bestehender bundeseigener Eisenbahnstrecken(teile) bedarf es keiner Konzession; auf solche Eisenbahnen sind die Bestimmungen der §§ 17, 30 und 31 nicht anzuwenden."

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

“(5) Für die Inanspruchnahme von Zugangsrechten in anderen Mitgliedsstaaten der EU oder Vertragsparteien des Abkommens über den EWR bedarf ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich einer Eurokonzession (§ 17a), welche einen gesonderten Nachweis der Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für diese Verkehrsbereiche darstellt.

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen in anderen Mitgliedsstaaten der EU oder Vertragsparteien des Abkommens über den EWR erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (§§ 24a bis 24g) erforderlich sind und inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. Darüberhinaus können im Ausland erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen - soweit hierfür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen - auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrundeliegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegen konnte.“

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

“wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedsstaaten der EU oder Vertragsparteien des EWR gleichgehalten werden, ”

6. § 17 Abs. 2a lautet:

“(2a) Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag über Abs. 2 hinaus auch die Modalitäten für die Benützung (§§ 24ff) darzustellen. Für eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist im Antrag der angestrebte Verkehrsbereich darzustellen,

## 4

Unterlagen über die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung (insbesondere hinsichtlich Organisation, Fahrbetriebsmittel und für die Sicherheit verantwortlicher Bediensteter) sind beizugeben."

7. Nach § 17 wird folgender § 17a eingefügt:

"§ 17a (1) Die Verleihung einer Eurokonzession ist bei der Behörde zu beantragen. Die Eurokonzession darf nur verliehen werden, wenn der Antragsteller die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 17 Abs. 2a zweiter Satz sowie der Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte nachweisen kann.

(2) Die Eurokonzession wird für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an den Verkehrsleistungen zu bemessende Zeit verliehen. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen. Der Behörde ist in festzusetzenden Zeiträumen von jeweils höchstens fünf Jahren das Fortbestehen der Voraussetzungen nach Abs. 1 nachzuweisen. Insoweit die Erfüllung der Voraussetzungen nachträglich wegfällt oder verändert wird, hat die Behörde die Eurokonzession zu entziehen oder einzuschränken.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat, insoweit dies zur Wahrung diskriminierungsfreier Zugangsmodalitäten und zur Umsetzung von Regelungen der Europäischen Union notwendig ist, durch Verordnung die näheren Bestimmungen über die mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen und die zu erfüllenden Voraussetzungen sowie deren Überprüfungen zu treffen."

8. Im § 21 lautet Abs. 3:

"(3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Verhalten und die Ausbildung (einschließlich unternehmensinterner Prüfungen) seiner für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Bediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln, soweit hiefür nicht Regelungen durch Rechtsvorschriften vorgegeben sind. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen. Kommt es nachträglich zu einem Widerspruch mit Rechtsvorschriften, sind die Anordnungen entsprechend anzupassen und der Behörde neuerlich zur Genehmigung vorzulegen. "

9. § 22 Abs. 1 lautet:

"(1) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr aufgrund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, zu führen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Eisenbahnanlagen zu betreiben und zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen; für die Benützung nach §24 ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 24e) die (konkrete) Festsetzung des Benützungsentgeltes zu bestimmen. Das Eisenbahnunternehmen hat die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne, unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23, sowie der Benützungsentgelte auf seine Kosten zu veranlassen."

10. § 22 Abs. 2 entfällt.

11. § 22 Abs. 3 und 4 lauten:

“(3) Die Behörde kann jederzeit Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird; dies gilt nicht für den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91.

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

12. § 23 lautet:

“Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern haben die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen eine direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif im Vereinbarungsweg einzurichten oder daran mitzuwirken.”

13. § 24 lautet:

“§ 24 (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen sowie seiner Ausbildungseinrichtungen für Bedienstete, die für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich sind, durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten diskriminierungsfrei zu gestatten. Das Eisenbahnunternehmen hat außerdem zugunsten von Fahrbetriebsmittel erzeugenden Unternehmen die Mitbenützung seiner Anlagen für einen behördlich genehmigten Probetrieb von Fahrbetriebsmitteln gegen Kostenersatz zu gestatten. Das Eisenbahnunternehmen hat mit den anderen Eisenbahnunternehmen bzw. Unternehmen über die Ordnung aller durch den

Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen.

(2) Kommt eine Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung angemessener Kosten, diskriminierungsfreier Bedingungen, sowie der öffentlichen Verkehrsinteressen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist."

14. Nach § 24 werden folgende Bestimmungen eingefügt:

"§ 24 a.

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Mitbenützung bzw. Benützung von Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

(2) Zur Schieneninfrastruktur nach dieser Bestimmung gehört der in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2508/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierte Umfang, zuzüglich der Eisenbahnanlagen, die für die Abwicklung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs bestimmt sind und für die Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen durch andere Eisenbahnunternehmen benötigt werden."

(3) Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach Abs. 1 u. 2 ist zu gestatten zugunsten von:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die für den Verkehr auf Haupt- oder Nebenbahnen zugelassen sind;

2. internationalen Gruppierungen
    - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder im Transit;
    - b) ansonsten für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit;
  3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und die ihren Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU oder einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR haben oder haben werden, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
  4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU oder einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR, für sonstige Verkehrsleistungen, soweit die Gegenseitigkeit für den Zugang zur Schieneninfrastruktur dieser Eisenbahnen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich gewährleistet ist;
  5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
  6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, sofern die Gegenseitigkeit gewährleistet und deren Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist, wobei die hierfür erforderlichen Durchführungsbestimmungen in einem bilateralen Ressortabkommen durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu regeln sind.
- (4) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind
1. der Nachweis einer aufrechten Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den für den Sitzstaat maßgeblichen Rechtsvorschriften,

2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 24b) sowie der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen,
3. ein Antrag an die Zuweisungsstelle auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen (Fahrplantrassen).

§ 24b. Der Fahrwegbetreiber hat auf Antrag eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die vom Antrag betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Personal, Fahrbetriebsmittel und Unternehmensorganisation nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecke(n) 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 Betriebsvorschriften geprüft und geeignet sind. Stellt der Fahrwegbetreiber eine solche Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht binnen von der Behörde festzusetzender angemessener Frist aus, hat über Antrag die Behörde zu entscheiden.

§ 24 c. (1) Die Aufgaben der Zuweisungsstelle obliegen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber für seine Schieneninfrastruktur; es kann aber auch eine andere Zuweisungsstelle namhaft machen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion als Eisenbahninfra-

strukturunternehmen einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(2) Die Zuweisungsstelle hat die Anträge diskriminierungsfrei und - vorbehaltlich Vorrangigkeit zu berücksichtigender öffentlicher Interessen - nach dem Grundsatz einer effizienten und optimalen Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erledigen. Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, vom Antragsteller die Hinterlegung einer angemessenen Kautions- oder eine vergleichbare Sicherstellung zu verlangen.

§ 24d. Das Benützungsentgelt ist nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art und Abnutzung der Schieneninfrastruktur sowie Marktlage festzusetzen, wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Diskriminierung erfolgen darf. Bei Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen kann eine globale Benützungsentgeltvereinbarung getroffen werden.

§ 24e. Das nähere Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach § 24c Abs. 2 und die weitere Ausgestaltung der allgemeinen Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes nach § 24d ist durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu regeln, wobei insbesondere die Koordinationserfordernisse mit ausländischen Zuweisungsstellen bei Anträgen auf grenzüberschreitende Zugtrassen, die Vorgangsweise zur vorrangigen Berücksichtigung öffentlicher Interessen sowie umzusetzende Regelungen der EU einzubeziehen sind.

**§ 24f.** (1) Die weiteren administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zugangs sind durch Vereinbarung zwischen dem Fahrwegbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu regeln.

(2) Kommt eine solche Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung der Benützungsentgeltkriterien, diskriminierungsfreier Bedingungen und der öffentlichen Verkehrsinteressen über den Zugang zur Schieneninfrastruktur und dessen Modalitäten zu entscheiden.

**§ 24g.** (1) Die für Entscheidungen nach § 24 Abs. 2 und § 24f Abs. 2 zuständige Schiedsstelle ist beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr einzurichten, und besteht aus sechs Mitgliedern, die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ernannt werden; letzterem obliegen auch die Geschäftsführungsaufgaben für die Schiedsstelle. Bei der Ernennung hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Nominierung eines Richters als Vorsitzenden durch den Bundesminister für Justiz einzuholen; als die übrigen Mitglieder sind einschlägige Fachleute für das Verkehrswesen zu ernennen.

(2) Die Schiedsstelle entscheidet mit Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Mit Beschluß (der Mehrheit) aller Mitglieder ist eine Geschäftsordnung festzulegen. Die Mitglieder sind in Ausübung ihrer Schiedsfunktion unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

(3) Für das Verfahren ist das AVG anzuwenden. Die Schiedsstelle entscheidet binnen zwei Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Anga-

ben. Die Entscheidungen der Schiedsstelle können im Verwaltungsweg weder aufgehoben noch geändert werden; die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes ist zulässig.

15. § 25 lautet:

“Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen.”

16. Im § 26 entfallen die Abs. 1 und 2.

17. § 26 Abs. 5 lautet:

“(5) Wurden die in Abs. 3 und 4 bezeichneten Rechtsakte ohne die Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 54 Abs. 2, nichtig.”

18. Im § 29 lauten die Abs. 1. und 2 wie folgt, wobei nachfolgender Abs. 1a eingefügt wird:

“(1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 19), die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahn (des Strecken-

teiles) durch Dritte zu fairen Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessentensuche veranlassen. Kommt eine Übernahme nicht zustande und soll der Eisenbahnpersonenverkehr eingestellt werden, hat das Eisenbahnunternehmen sich um einen wirtschaftlich zumutbaren Ersatzverkehr zu bemühen; die Behörde kann die Bewilligung mit Wirksamkeit ab dem Zeitpunkt der Einrichtung dieses Ersatzverkehrs erteilen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(1a) Die Regelung nach Abs. 1 läßt allfällige Einstellungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 unberührt.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) oder des Verkehrs eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären."

19. Im § 30 lautet lit. b):

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

20. § 31 Abs. 5 entfällt. Nach § 31 wird folgender § 31a eingefügt:

"§31a. Durch Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen kann der Bund eine Haupt- oder Nebenbahn, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden

den Bestimmungen des Eisenbahnteilnehmungsgesetzes 1954 einlösen, wenn dies zur Wahrung bedeutender öffentlicher Verkehrsinteressen erforderlich erscheint."

21. Nach § 36 wird folgender § 36a eingefügt:

"§36a. Die Behörde kann im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens für Fahrbetriebsmittel auf Antrag oder von Amts wegen anordnen, daß diese einem zeitlich befristeten Probetrieb außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu unterziehen sind, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen."

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

"§ 54a. Wer eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Behörde mit einer Geldstrafe bis zu 100.000,-- S zu bestrafen."

23. Nach § 59 wird folgender § 59a eingefügt:

"§59a. Die Regelungen des § 31 Abs. 1 bis 4 sind nicht mehr anzuwenden, wenn die Konzession nach dem 1. Jänner 2000 erlischt."

## Artikel II

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

1. § 1 Abs. 1 lautet wie folgt:

"§ 1 (1) Dieses Gesetz gilt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf den Haupt- und Nebenbahnen in Österreich."

2. § 5 Abs. 1 lautet:

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

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

4. Im § 6 entfällt Abs. 5.

Beilage zu Zl. 210.501/7-VI/1-1997VorblattProblem:

Die Schienenverkehrspolitik der Europäischen Union, im konkreten neue Richtlinien auf diesem Sektor, lösen für Österreich einen weiteren legislatischen Anpassungsbedarf aus. Dabei geht es im wesentlichen um die Determinierung der Voraussetzungen für den erweiterten Zugang von Eisenbahnunternehmen im Schienenverkehr. Hiefür läuft eine Umsetzungsfrist bis Ende Juni 1997.

Ziel:

Anpassung des Eisenbahngesetzes 1957, in dem mit dem Strukturanpassungsgesetz 1996 erste Adaptionen erfolgten, an die aktuellen Richtlinien der EU.

Inhalt:

- Verankerung der Zugangsrechte gemäß Richtlinie 91/440/EWG.
- Normierung der Voraussetzungen für die Zulassung und Anerkennung von Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr.
- Regelung des Zuweisungsverfahrens, des Benützungsentgeltes, sowie eines Beschwerdeverfahrens.
- Ausdrückliche Einschränkungen bei den Bestimmungen über Pflichten im öffentlichen Eisenbahnverkehr (weniger Behördeneingriffe).
- Verordnungsermächtigungen für Detailumsetzungen.

Alternative:

keine (da Umsetzungsverpflichtung).

Kosten:

Gewisse Einsparungen, aber auch Mehrkosten durch neue Aufgaben bei behördlichem Vollzug (Näheres in Erläuterungen/Allgemeiner Teil).

EU/EWR-Konformität:

Erreicht durch Umsetzungsbestimmungen.

Zu Artikel IAllgemeiner TeilEisenbahnrechtsreform:

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

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

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

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

Im Hinblick auf die bestehenden Strukturen des Eisenbahngesetzes (welches selbst keine Detailregelungen enthält) und im Hinblick darauf, daß in der EU erst jüngst ein Weißbuch der Kommission über eine Fortentwicklung und konkretere Ausformung der bisherigen Reformvorschriften für die Eisenbahnen vorgelegt wurde, sind im vorliegenden Entwurf Verordnungsermächtigungen zur Umsetzung gewisser ins einzelne gehender Bestimmungen vorgesehen.

#### Kosten:

Eine Vollziehung des im Entwurf vorliegenden Gesetzes würde für die Eisenbahnbehörden zum einen einen Wegfall einzelner Tätigkeiten bedeuten, insbesondere bei der Vorlage, Veröffentlichung und Aufsicht über Tarife und Fahrpläne, sowie bei der Genehmigung von Satzungen oder Darlehen.

Dem stehen allerdings Mehrarbeiten durch die notwendigen neuen Aufgabenstellungen, insbesondere für Eurokonzessionen, Anerkennungen, Entscheidungen über Sicherheitsbescheinigungen, gegenüber, wobei sich das Ausmaß erst durch das tatsächliche Interesse bzw. Antragstellen seitens der Eisenbahnverkehrswirtschaft ergeben wird.

Konkret beziffern läßt sich der Wegfall des Personalaufwandes im Ministerium für amtliche Veröffentlichungen im Ausmaß einer B-Kraft (Kosten pro Jahr ca. ab 300.000,- ÖS).

Zur Vollziehung zusätzlich nötig wird ein Personal- und Sachaufwand für eine unabhängige Schiedsstelle, der naturgemäß von der Frage abhängt, wann und in welchem Ausmaß Streitfälle an diese Instanz herankommen. Neben dem Sachaufwand für die Mitglieder selbst, läßt sich ein Personalaufwand für eine zusätzliche

C-Kraft (Kosten pro Jahr ab ca. 276.000,-- ÖS) beziffern; möglicherweise auch eine zusätzliche A-Kraft (Gesamtkosten pro Jahr ab ca. 400.000,-- ÖS).

**Verfassungsrechtsgrundlage:**

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

**EU/EWR-Konformität:**

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

Die Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bedarf im Rahmen des Eisenbahngesetzes keiner gesonderten gesetzlichen Umsetzung.

Gesetzliche Umsetzungsmaßnahmen sind notwendig - und im Entwurf vorgesehen - für

- Richtlinie Nr. 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (CELEX Nr. 391 L 0440)
- Richtlinie Nr. 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (CELEX Nr. 395 L 0018)
- Richtlinie Nr. 95/19/EG des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (CELEX Nr. 395 L 0019).

### Besonderer Teil

#### Zu Ziffer 1 (§ 1a):

Die Trennung der Unternehmenstypen im Schienenverkehr, wie sie in der Richtlinie 91/440/EWG enthalten und im § 17 EisebG i.d.F. des Strukturanpassungsgesetzes 1996 bereits berücksichtigt wurde, wird hier terminologisch verankert.

Für Eisenbahnverkehrsunternehmen wird nicht ein unternehmenseigener Fahrpark verlangt, sondern die Sicherstellung, d.h. die Verantwortung über den Fahrpark, wobei die Verfügungsberechtigung auch im Wege z.B. Leasing gegeben sein kann.

#### Zu Ziffer 2 (§ 4):

Die hier getroffene Definition der Haupt- und Nebenbahnen soll die geltende Bestimmung insofern präzisieren, als im Zusammenhang mit den getrennten Begriffen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Begriffe Haupt- und Nebenbahnen als solche der Infrastruktur formuliert werden, und dadurch konkretisiert werden, daß im wesentlichen an die bestehenden Erklärungen zu Hochleistungstrecken angeknüpft wird.

#### Zu Ziffer 3 (§ 14):

Die bestehende Bestimmung, daß bundeseigene Eisenbahnunternehmen global keiner Konzession bedürfen, wird im Hinblick auf die neuen Verkehrskonzessionen nach § 17 Abs. 2a zweiter Satz, und insbesondere die Eurokonzessionen nach § 17a, wie sie in Durchführung der Richtlinie 95/18/EG vorgesehen sind, bzw. zu einer Gleichbehandlung der Eisenbahnunternehmen, einschränkend formuliert. [Die mögliche Alternative, § 14 Abs. 2 gänzlich entfallen zu lassen, wäre für eine

quasi retrospektive Erfassung der Eisenbahninfrastruktur in Konzessionen rechtlich -  
administrativ problematisch.]

Zu Ziffer 4 (§ 14 Abs. 5 u. 6):

Die in diesen Absätzen normierten Genehmigungen entsprechen den Prinzipien der Richtlinie 95/18/EG, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen für ihren internationalen Verkehr eine gesonderte "Genehmigung" als Nachweis seitens des Sitzstaates benötigen; nach derzeitiger österreichischer Terminologie wird diese neue Genehmigungsform unter die Konzessionen eingereiht, und zwar als besondere Form einer Verkehrskonzession (Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen).

Derartige "Genehmigungen" finden nach den Richtlinien im gesamten EU/EWR-Bereich Anerkennung.

In dem Zusammenhang der Regelung eisenbahnrechtlicher Bescheide über die österreichischen Grenzen hinaus erscheint eine allgemeine Bestimmung über die Anerkennung ausländischer Bescheide notwendig, um den Erfordernissen künftiger internationaler Eisenbahnverkehrsentwicklung Rechnung zu tragen. Soweit es um Bescheide außerhalb der Zugangsregelungen der EU geht, wird ausdrücklich ein Nachweisverfahren für einen gleichwertigen Sicherheitsstandard verlangt, damit der bestehende österreichische Standard hier nicht unterlaufen werden könnte.

Zu Ziffer 5 (§ 15):

Gleichbehandlung im Sinne Niederlassungsfreiheit.

**Zu Ziffer 6 (§ 17):**

Präzisierung des Abs. 2a, der die Konzessionsformen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen enthält, im Sinne der Anforderungen für Genehmigungen für den Eisenbahnverkehr, wie sie sich aus Richtlinie 95/18/EG ergeben.

**Zu Ziffer 7 (§ 17a):**

Festlegung der durch die Richtlinie 95/18/EG vorgegebenen spezifischen Kriterien für die Eurokonzession, wobei einzelne ins Detail gehende Bestimmungen aus dieser Richtlinie im Wege einer Verordnungsermächtigung umgesetzt werden sollen.

Laut Richtlinie hat der Staat die Genehmigungsbehörde zu bestimmen; dies ist hier die (Eisenbahn)Behörde, im konkreten nach EisbG der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr als zuständige Behörde für den Bereich der Haupt- und Nebenbahnen.

**Zu Ziffer 8 (§ 21):**

Präzisierung der bestehenden Regelung im Hinblick auf staatliche Behördenaufgaben. Aus dieser Sicht ist die bestehende Bestimmung, daß das Eisenbahnunternehmen das Verhalten seiner Bediensteten - schlechthin - durch allgemeine Anordnungen zu regeln hat, welche der Genehmigung der Behörde bedürfen, zu weit. Es wird daher nur mehr auf die für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Bediensteten abgestellt.

Zu Ziffer 9 (§ 22 Abs. 1).:

Neuformulierung der sich aus dem öffentlichen Verkehr ergebenden Pflichten für Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und Eisenbahninfrastrukturunternehmen andererseits.

Dabei wird die Verpflichtung, den öffentlichen Verkehr aufgrund von Fahrplänen zu führen, auf den Personenverkehr eingegrenzt.

Die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne ist im Sinne einer Abgrenzung staatlicher Aufgaben von Unternehmensaufgaben nur mehr letzteren zugeordnet. Das bedeutet für die Eisenbahnunternehmen die Erleichterung, daß Tarife und Fahrpläne nicht mehr rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten der Behörde zwecks Veranlassung amtlicher Veröffentlichung vorgelegt werden müssen.

Zu Ziffer 10 (§ 22 Abs.2).:

Im Zusammenhang mit obiger Änderung nach Ziffer 9.

Zu Ziffer 11 (§ 22 Abs. 3 u. 4).:

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 beschreibt die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und regelt die Bestellungen für derartige Leistungen. Die darin zitierten Verpflichtungen werden im Rahmen der Verordnung so definiert, daß sie mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten nach österreichischer Terminologie korrespondieren. Die darüber hinaus bestehenden allgemeinen Pflichten nach dem Eisenbahngesetz bleiben unberührt.

Da in der zitierten Verordnung auch die staatlichen Eingriffsrechte für ihren Anwendungsbereich geregelt und somit unmittelbar wirksam sind, wird in der vorliegenden eisenbahngesetzlichen Bestimmung dies (redaktionell) ausgeklammert.

Zu Ziffer 12 (§ 23):

Auch in dieser Gesetzesbestimmung wird das bisherige Eingriffsrecht der Eisenbahnbehörden aufgegeben im Sinne der Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortungen.

Klarstellend sei hinzugefügt, daß die im Gesetz verbleibende - aus dem öffentlichen Verkehr herrührende - Verpflichtung zur direkten Abfertigung und zum durchgehenden Tarif eine im öffentlichen Interesse gelegene Begünstigung der Kunden darstellen soll, indem beispielsweise ein Fahrausweis angeboten werden soll. Die Bestimmung bedeutet hingegen keinen Eingriff in die (unternehmerische) Frage, wie ein durchgehender Tarif berechnet wird, wie hoch er ist, also in die wirtschaftliche Gestaltungsfreiheit für Tarife. Im übrigen bleibt die Ausgestaltung des Verkehrs- und Tarifverbundgedankens vertraglichen Regelungen vorbehalten, wie sie in der Praxis bereits entstanden sind.

Zu Ziffer 13 (§ 24):

Ergänzung der bestehenden Mitbenützungsregelung im österreichischen EISbG, wobei das Vertragsprinzip zwischen den Beteiligten aufrecht bleiben soll; die bisherige Entscheidungsfunktion der Behörde für den Fall der Nichteinigung soll aus Zweckmäßigkeitgründen der im folgenden neu vorgesehenen unabhängigen Schiedsstelle übertragen werden.

Die Ergänzungen stehen im Zusammenhang mit den erweiterten Zugangsmöglichkeiten.

Die Mitbenützungsregelung für die Ausbildungseinrichtungen soll eine entsprechend qualifizierte Ausbildung auch für Bedienstete neuer Eisenbahnunternehmen ermöglichen [ohne daß eine neue staatliche Aufgabe mit entsprechendem administrativen Aufwand hierfür geschaffen werden müßte].

Die Mitbenützungsregelung für die Fahrzeugindustrie steht unter dem Vorbehalt der behördlichen Genehmigung, wie sie im § 36a dann vorgesehen ist.

Zu Ziffer 14 (§§ 24a-g):

In Erweiterung des schon bisher im EisbG im § 24 (i.d.F. des Strukturanpassungsgesetzes 1996) vorhandenen Prinzips der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur durch andere Eisenbahnunternehmen und zur Umsetzung insbesondere der Richtlinie 95/19/EG werden in den neuen Bestimmungen die Zugangsrechte und das Zugangsverfahren ausgeführt.

Bei der Präzisierung der Zugangsrechte werden die vorgegebenen Tatbestände aus EU/EWR-Regelungen ergänzt um eine Aufzählung der sonstigen Fälle grenzüberschreitender Zugangsrechte, für die jedenfalls die Gegenseitigkeit der Einräumung von Zugangsrechten für österreichische Eisenbahnunternehmen vorausgesetzt ist (in einzelnen Fällen ist das auch in internationalen Verträgen verankert). Diese Regelung ist im übrigen dem Beispiel in Deutschland nachgebildet.

Aus der Richtlinie 95/19/EG folgt für Österreich als Mitgliedsstaat weiters folgender Regelungsbedarf

- Sicherheitsbescheinigung
- Vorschriften über Festsetzung der Weegeentgelte
- Fahrwegbetreiber
- Zuweisungsstelle
- unabhängige Stelle für Beschwerden.

Bei der Bestimmung des Fahrwegbetreibers kann eine "öffentliche Einrichtung" oder ein Unternehmen bestimmt werden, bei der Nominierung der Zuweisungsstelle eine "Behörde" oder der Fahrwegbetreiber. Der vorliegende Regelungsvorschlag sieht eine Anknüpfung an bestehende (Unternehmens)Strukturen und einen weitgehenden Verzicht auf neue öffentliche oder behördliche Lösungen vor. Demnach ist Fahrweg-

betreiber und Zuweisungsstelle das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bzw. liegt es in seiner Gestaltung. Für ein Eisenbahnunternehmen, das beide Funktionen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen wahrnimmt, ist die organisatorische und rechnerische Trennung der beiden Funktionen sowie die nachprüfende Kontrolle durch die unabhängige Schiedsstelle Voraussetzung, um potentielle Benachteiligungen anderer aus möglichen Interessenkollisionen zu vermeiden.

Die weiters in der Richtlinie geforderten detaillierten Bestimmungen über das Zuweisungsverfahren und das Benützungsentgelt sollen aus den eingangs erwähnten Gründen in Verordnungform umgesetzt werden.

Zu Ziffer 15 (§ 25):

Die bisherige Regelung über die Postbeförderung erscheint im EisbG entbehrlich. Diese Beförderungen wären systemgerecht im Bestell- bzw. Vertragsweg zu regeln.

In der Neuformulierung ist ein allgemeiner Verweis auf die gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes (z.B. im Bundesbahngesetz, im Privatbahnunterstützungsgesetz, im FLAG) in Ausführung der entsprechenden Verordnung der EU enthalten.

Zu Ziffer 16 und 17 (§ 26):

Die Genehmigungstatbestände für Gesellschaftsvertrag oder Satzung bzw. Darlehen erscheinen unter der neuen Abgrenzung der staatlichen Aufgaben entbehrlich.

**Zu Ziffer 18 (§ 29):**

Auch hier ist eine terminologische Unterscheidung zwischen dem Bereich gemeinschaftlicher Leistungen und deren allfälliger Einstellung, wie er durch die zitierte Verordnung der EU unmittelbar geregelt ist, und der gänzlichen Einstellung samt Enden der Konzession nach § 29 EisbG ausdrücklich vorgenommen.

Inhaltlich ist eine Anpassung in dieser Bestimmung in der Richtung vorgesehen, daß vor einer Auffassung einer Eisenbahnstrecke zunächst eine Übernahme durch Dritte zur Erhaltung des Schienenverkehrssubstrates versucht werden soll. Scheitert dies bzw. kommt dies nicht in Frage, kann die Einstellungsentscheidung mit einer Ersatzverkehrslösung zeitlich gleichgeschaltet werden; um möglichst eine Lücke in der öffentlichen Verkehrsversorgung zu verhindern; dies allerdings alles im Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit.

**Zu Ziffer 19 (§ 30):**

Redaktionelle Ergänzung.

**Zu Ziffer 20 und 23 (§§ 31, 31a, 59a):**

Das Heimfallsrecht erscheint unter den neuen Grundsätzen ebenfalls entbehrlich, soll aber zur Vermeidung allfälliger Übergangsschwierigkeiten nicht sofort entfallen. Das Einlösungsrecht gegen entsprechendes Entgelt wird redaktionell angepaßt.

Zu Ziffer 21 (§ 36a):

Im Zusammenhang mit künftigen vermehrten Zugangsmöglichkeiten im Schienenverkehr, auch eventuell durch neue Unternehmen, sowie ausgelöst durch Erfahrungen in einzelnen Fällen, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeuge mit besonderem Innovationsgrad, erscheint es angezeigt, im Rahmen von behördlichen Genehmigungsverfahren das Rechtsinstitut eines befristeten Probetriebes einzurichten.

Zu Ziffer 22 (§ 54a):

Ergänzung der Strafbestimmung, ausgelöst durch Richtlinie 95/18/EG.

Zu Artikel IIAllgemeiner Teil

Die aus den vorigen Änderungen im EisbG unmittelbar herrührenden Anpassungen im Eisenbahnbeförderungsgesetz.

Es wird dabei nicht verkannt, daß in nächster Zeit eine größere Reform des Eisenbahnbeförderungsrechtes heransteht. Dafür werden aber aktuell Beratungen im Rahmen der OTIF zur Neuerlassung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes, insbesondere auch in Anpassung an EU-Regelungen, bzw. deren Ergebnisse richtungweisend sein, sodaß diese abgewartet und in einem in eine innerstaatliche Reform des Eisenbahnbeförderungsgesetzes einfließen sollten.

Die vorliegende Änderung stützt sich verfassungsrechtlich auf die Kompetenztatbestände nach Artikel 10 Abs. 1 Ziffer 8 und 9 B-VG.

Im übrigen wird auf den allgemeinen Teil der Erläuterungen zu Artikel I verwiesen.

### Besonderer Teil

#### zu Ziffer 1 (§ 1 Abs. 1):

Es soll mit dieser Formulierungsanpassung zum Ausdruck kommen, daß sich der Geltungsbereich des Eisenbahnbeförderungsgesetzes nur auf die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf Haupt- und Nebenbahnen bezieht. Der Eisenbahnbegriff nach diesem Gesetz wird in Verbindung mit der Änderung des EisbG so zu verstehen sein, daß die Beförderung von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch wenn es gleichzeitig ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist, durchgeführt wird.

#### zu Ziffer 2 (§ 5 Abs. 1):

Die Haftungsbestimmung des bisherigen § 5 Abs. 1 ist auf ein Eisenbahnunternehmen zugeschnitten, das ausschließlich auf seiner Eisenbahninfrastruktur einen Eisenbahnverkehr erbringt (integriertes Eisenbahnunternehmen). Die Haftungsbestimmungen im Eisenbahnbeförderungsgesetz sehen in den Fällen zugunsten des Eisenbahnunternehmens eine Haftungsbefreiung vor, wenn dem Kunden (Fahrgast, Absender oder Empfänger eines Gutes) ein Schaden durch einen Umstand entsteht, welchen das Eisenbahnunternehmen nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte (z. B. §§ 44 Abs. 2 und 94 Abs. 2). Im Haftungsfall könnte sich das Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Geschädigten nicht auf von ihm zu verantwortende Mängel der Eisenbahninfrastruktur berufen.

Da es nunmehr möglich sein wird, daß Eisenbahnverkehrsunternehmen auf ihnen nicht gehörigen Haupt- und Nebenbahnen Personen-, Reisegepäck- und Güterbeförderungen durchführen, könnten sie im Schadensfall gegenüber dem Kunden eine Haftungsbefreiung geltend machen, wenn der Schaden durch Mängel an diesen Haupt- und Nebenbahnen verursacht worden ist. Dies deshalb, da es sich hier um Umstände handelt, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen mangels Verfügungsberechtigung über die von ihm benutzte Haupt- oder Nebenbahn nicht vermeiden kann.

In diesem Fall wird es für den Kunden schwierig sein, das Eisenbahnunternehmen auszuforschen, auf dessen Haupt- oder Nebenbahnen der schadensverursachende Mangel aufgetreten ist. Eine weitere Konsequenz besteht darin, daß dieses Eisenbahnunternehmen aufgrund der möglicherweise deliktischen Haftung im Gegensatz zu einem integrierten Eisenbahnunternehmen die Entschädigungsbestimmungen des Eisenbahnbeförderungsgesetzes nicht in Anspruch nehmen kann.

Diese rechtlichen Konsequenzen werden vermieden, wenn das Eisenbahnunternehmen, welches einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Benutzung seiner Haupt- oder Nebenbahn gestattet, als Person gilt, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Ausübung der Personen-, Gepäcks- und Güterbeförderung bedient. Der geschädigte Kunde kann sich bei einer solchen rechtlichen Konstruktion im Schadensfall bei dem mit ihm in einem Vertragsverhältnis befindlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen schadlos halten. Das schadenersatzrechtlich in Anspruch genommene Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich wiederum an dem mit ihm in einem Benutzungsvertragsverhältnis befindlichen Eisenbahnunternehmen im Regreßweg schadlos halten.

Der selbe Grundsatz wird selbstverständlich im Rahmen der rechnerischen Trennung innerhalb eines (integrierten) Eisenbahnunternehmens, das in einem Beförderungsfall sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen ist, anzuwenden sein.

**zu Ziffer 3 (§ 6 Abs. 3):**

Entbehrlich gewordene Sonderregelung über die Aufbewahrung von Tarifunterlagen.

**Zu Ziffer 4 (§ 6 Abs. 5):**

Korrespondierend zu Art. I, Z. 9, der die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens nicht mehr vorsieht, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Tarife so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, daß eine amtliche Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann, ist die Herausgabe eines Anzeigeblattes für Verkehr durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nunmehr entbehrlich. Im Rahmen der den Eisenbahnunternehmen eigenverantwortlich obliegenden Tarifveröffentlichungen könnte eine einheitliche Praxis durchaus beibehalten werden.

**Artikel I: Änderung des Eisenbahngesetzes**

---

**geltende Fassung**

---

**neue Fassung**

**§ 1a** (1) Eisenbahnunternehmen werden im Bereich des Schienenverkehrs unterschieden in:

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem Bau und Betrieb der Eisenbahnanlagen von Schienenbahnen dienen, darüber Verfügungsberechtigt sind und sie zur Benützung zwecks Eisenbahnverkehrs bereithalten (Fahrwegbetreiber);
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Eisenbahnverkehr auf Eisenbahnanlagen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen dienen und die selbst den Fahrbetrieb sicherstellen.

Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

(2) Als internationale Gruppierung gilt die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Mitgliedsstaaten der EU oder von Vertragsparteien des Abkommens über den EWR liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedsstaaten; Regionalverkehr sind die Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

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

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

1. diejenigen, die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;
2. darüberhinaus diejenigen weiteren Schienenbahnen, die der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, wobei Voraussetzung hierfür ist, daß ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.

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

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

**§ 14** (2) Zum Bau und zum Betrieb bestehender bundeseigener Eisenbahnstrecken(teile) bedarf es keiner Konzession; auf solche Eisenbahnen sind die Bestimmungen der §§ 17, 30 und 31 nicht anzuwenden.

**§ 14** (5) Für die Inanspruchnahme von Zugangsrechten in anderen Mitgliedsstaaten der EU oder Vertragsparteien des Abkommens über den EWR bedarf ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich einer Eurokonzession (§ 17a), welche einen gesonderten Nachweis der Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für diese Verkehrsbereiche darstellt.

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen in anderen Mitgliedsstaaten der EU oder Vertragsparteien des

Abkommens über den EWR erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (§§ 24a bis 24g) erforderlich sind und inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. Darüberhinaus können im Ausland erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen - soweit hierfür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen - auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrundeliegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegen konnte.

§ 15 (2) b) die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem öffentlichen inländischen Eisenbahnunternehmen in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll,

§ 15 (2) b) ...

... ..., wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedsstaaten der EU oder Vertragsparteien des EWR gleichgehalten werden,

§ 17 (2a) Für eine Konzession zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnanlagen sind zum Antrag auch die Modalitäten für die Mitbenützung (§ 24) darzustellen; für eine Konzession lediglich für Eisenbahnverkehr und Fahrbetrieb auf Strecken anderer Eisenbahnunternehmen sind dem Antrag eine Wirtschaftlichkeits-

§ 17 (2a) Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag über Abs. 2 hinaus auch die Modalitäten für die Benützung (§§ 24ff) darzustellen. Für eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist im Antrag der angestrebte Verkehrsbereich darzustellen, Unterlagen über die finan-

berechnung mit Verkehrsschätzung und ein Betriebsprogramm beizugeben.

zielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung (insbesondere hinsichtlich Organisation, Fahrbedriebsmittel und für die Sicherheit verantwortlicher Bediensteter) sind beizugeben.

**§ 17a (1)** Die Verleihung einer Eurokonzession ist bei der Behörde zu beantragen. Die Eurokonzession darf nur verliehen werden, wenn der Antragsteller die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 17 Abs. 2a zweiter Satz sowie der Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte nachweisen kann.

(2) Die Eurokonzession wird für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an den Verkehrsleistungen zu bemessende Zeit verliehen. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen. Der Behörde ist in festzusetzenden Zeiträumen von jeweils höchstens fünf Jahren das Fortbestehen der Voraussetzungen nach Abs. 1 nachzuweisen. Insoweit die Erfüllung der Voraussetzungen nachträglich wegfällt oder verändert wird, hat die Behörde die Eurokonzession zu entziehen oder einzuschränken.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat, insoweit dies zur Wahrung diskriminierungsfreier Zugangsmodalitäten und zur Umsetzung von Regelungen der Europäischen Union notwendig ist, durch Verordnung die näheren Bestimmungen über die mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen und die zu erfüllenden Voraussetzungen

sowie deren Überprüfungen zu treffen.

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

**§ 21 (3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Verhalten und die Ausbildung (einschließlich unternehmensinterner Prüfungen) seiner für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Bediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln, soweit hierfür nicht Regelungen durch Rechtsvorschriften vorgegeben sind. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen. Kommt es nachträglich zu einem Widerspruch mit Rechtsvorschriften, sind die Anordnungen entsprechend anzupassen und der Behörde neuerlich zur Genehmigung vorzulegen.**

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

**§ 22 (1) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr aufgrund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, zu führen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Eisenbahnanlagen zu betreiben und zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen; für die Benützung nach § 24 ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 24e) die (konkrete) Festsetzung des Benützungsentgeltes zu bestimmen. Das Eisenbahnunternehmen hat die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne, unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23, sowie der Be-**

**nützungsentgelte auf seine Kosten zu veranlassen.**

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

**entfällt**

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

**(3) Die Behörde kann jederzeit Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird; dies gilt nicht für den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91.**

**(4) Für die Tarife der Haupt- und Nebenbahnen gelten auch die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes wie der Eisenbahnverkehrsordnung, BGBl.Nr. 213/1954.**

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

**§ 23 Haupt- und Nebenbahnen haben für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern, die sich auf Eisenbahnen mehrerer Eisenbahnunternehmen erstreckt, direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif einzuführen, wenn dies das Bundesministerium für Verkehr im öffentlichen Verkehrsinteresse anordnet. Kommt hierüber binnen einer vom Bundesministerium für Verkehr festzusetzenden angemessenen Frist keine Einigung zwischen den Eisenbahnunternehmen zustande oder entspricht die Einigung dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht, so hat das Bundes-**

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

ministerium für Verkehr, den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs entsprechend, den Tarif, wie er für die beteiligten Unternehmen unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse wirtschaftlich tragbar ist, festzusetzen.

**§ 24** (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten. Es hat mit diesen Eisenbahnunternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen, die der Behörde vorzulegen ist. Die Mitbenützung von Schieneninfrastrukturanlagen hat diskriminierungsfrei zu erfolgen; das gilt insbesondere für das Benützungsentgelt. Schieneninfrastruktur im Sinne dieses Bundesgesetzes umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2508/70 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) Kommt eine Vereinbarung binnen einer von der Behörde festzusetzenden angemessenen Frist nicht zustande oder entspricht eine zustandegekommene Vereinbarung nicht den öffentlichen Interessen, so hat die Behörde nach Maßgabe dieser Interessen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.

**§ 24** (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen sowie seiner Ausbildungseinrichtungen für Bedienstete, die für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich sind, durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten diskriminierungsfrei zu gestatten. Das Eisenbahnunternehmen hat außerdem zugunsten von Fahrbetriebsmittel erzeugenden Unternehmen die Mitbenützung seiner Anlagen für einen behördlich genehmigten Probebetrieb von Fahrbetriebsmitteln gegen Kostenersatz zu gestatten. Das Eisenbahnunternehmen hat mit den anderen Eisenbahnunternehmen bzw. Unternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen.

(2) Kommt eine Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung angemessener Kosten, diskriminierungsfreier Bedingungen, sowie der öffentlichen Verkehrsinteressen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.

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

(2) Zur Schieneninfrastruktur nach dieser Bestimmung gehört der in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2508/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierte Umfang, zuzüglich der Eisenbahnanlagen, die für die Abwicklung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs bestimmt sind und für die Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen durch andere Eisenbahnunternehmen benötigt werden.

(3) Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach Abs. 1 u. 2 ist zu gestatten zugunsten von:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die für den Verkehr auf Haupt- oder Nebenbahnen zugelassen sind;
2. internationalen Gruppierungen
  - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder im Transit;
  - b) ansonsten für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und die ihren Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU oder einer Vertragspartei des

Abkommens über den EWR haben oder haben werden, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;

4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU oder einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR, für sonstige Verkehrsleistungen, soweit die Gegenseitigkeit für den Zugang zur Schieneninfrastruktur dieser Eisenbahnen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich gewährleistet ist;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, sofern die Gegenseitigkeit gewährleistet und deren Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist, wobei die hierfür erforderlichen Durchführungsbestimmungen in einem bilateralen Ressortabkommen durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu regeln sind.

(4) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind

1. der Nachweis einer aufrechten Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den für den Sitzstaat maßgeblichen Rechtsvorschriften,
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 24b) sowie der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen,
3. ein Antrag an die Zuweisungsstelle auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen (Fahrplantrassen).

**§ 24b** Der Fahrwegbetreiber hat auf Antrag eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die vom Antrag betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Personal, Fahrbetriebsmittel und Unternehmensorganisation nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecke(n) 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 Betriebsvorschriften geprüft und geeignet sind. Stellt der Fahrwegbetreiber eine solche Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht binnen von der Behörde festzusetzender angemessener Frist aus, hat über Antrag die Behörde zu entscheiden.

**§ 24c (1)** Die Aufgaben der Zuweisungsstelle obliegen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber für seine Schieneninfrastruktur; es kann aber auch eine andere Zuweisungsstelle namhaft machen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion

als Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(2) Die Zuweisungsstelle hat die Anträge diskriminierungsfrei und - vorbehaltlich vorrangig zu berücksichtigender öffentlicher Interessen - nach dem Grundsatz einer effizienten und optimalen Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erledigen. Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, vom Antragsteller die Hinterlegung einer angemessenen Kautions oder eine vergleichbare Sicherstellung zu verlangen.

§ 24d Das Benützungsentgelt ist nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art und Abnutzung der Schieneninfrastruktur sowie Marktlage festzusetzen, wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Diskriminierung erfolgen darf. Bei Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen kann eine globale Benützungsentgeltvereinbarung getroffen werden.

§ 24e Das nähere Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach § 24c Abs. 2 und die weitere Ausgestaltung der allgemeinen Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes nach § 24d ist durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu regeln, wobei insbesondere die Koordinationserfordernisse mit ausländischen Zuweisungsstellen bei Anträgen auf grenzüberschreitende

Zugtrassen, die Vorgangsweise zur vorrangigen Berücksichtigung öffentlicher Interessen sowie umzusetzende Regelungen der EU einzubeziehen sind.

**§ 24f (1)** Die weiteren administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zugangs sind durch Vereinbarung zwischen dem Fahrwegbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu regeln.

(2) Kommt eine solche Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung der Benützungsentgeltkriterien, diskriminierungsfreier Bedingungen und der öffentlichen Verkehrsinteressen über den Zugang zur Schieneninfrastruktur und dessen Modalitäten zu entscheiden.

**§ 24g (1)** Die für Entscheidungen nach § 24 Abs. 2 und § 24f Abs. 2 zuständige Schiedsstelle ist beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr einzurichten, und besteht aus sechs Mitgliedern, die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ernannt werden; letzterem obliegen auch die Geschäftsführungsaufgaben für die Schiedsstelle. Bei der Ernennung hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Nominierung eines Richters als Vorsitzenden durch den Bundesminister für Justiz einzuholen; als die übrigen Mitglieder sind einschlägige Fachleute für das Verkehrswesen zu ernennen.

(2) Die Schiedsstelle entscheidet mit Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Mit Be-

schluß (der Mehrheit) aller Mitglieder ist eine Geschäftsordnung festzulegen. Die Mitglieder sind in Ausübung ihrer Schiedsfunktion unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

(3) Für das Verfahren ist das AVG anzuwenden. Die Schiedsstelle entscheidet binnen zwei Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Angaben. Die Entscheidungen der Schiedsstelle können im Verwaltungsweg weder aufgehoben noch geändert werden; die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes ist zulässig.

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

§ 25 Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen.

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

entfällt

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

**entfällt**

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

§ 26 (5) Wurden die in Abs. 3 und 4 bezeichneten Rechtsakte ohne die Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 54 Abs. 2, nichtig.

§ 29 (1) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung, die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Bei heimfallpflichtigen Eisenbahnen (§ 31) darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn ein im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sichergestellt ist. Vor der Entscheidung über den Antrag ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

§ 29 (1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 19), die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahn (des Streckenteiles) durch Dritte zu fairen Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessensuche veranlassen. Kommt eine Übernahme nicht zustande und soll der Eisenbahnpersonenverkehr eingestellt werden, hat das Eisenbahnunternehmen sich um einen wirtschaftlich zumutbaren Er-

satzverkehr zu bemühen; die Behörde kann die Bewilligung mit Wirksamkeit ab dem Zeitpunkt der Einrichtung dieses Ersatzverkehrs erteilen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(1a) Die Regelung nach Abs. 1 läßt allfällige Einstellungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 unberührt.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) oder des Verkehrs eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

§ 30

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

§ 30

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

§ 31

(5) Der Bund kann durch das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen eine Haupt- oder Nebenbahn jederzeit vor Ablauf der Konzessionsdauer, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß an-

entfällt

**zuwendenden Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl.Nr. 71, einlösen wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.**

**§ 31a Durch Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen kann der Bund eine Haupt- oder Nebenbahn, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 einlösen, wenn dies zur Wahrung bedeutender öffentlicher Verkehrsinteressen erforderlich erscheint.**

**§ 36a Die Behörde kann im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens für Fahrbetriebsmittel auf Antrag oder von Amts wegen anordnen, daß diese einem zeitlich befristeten Probebetrieb außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu unterziehen sind, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.**

**§ 54a Wer eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Behörde mit einer Geldstrafe bis zu 100.000,- S zu bestrafen.**

**§ 59a** Die Regelungen des § 31 Abs. 1 bis 4 sind nicht mehr anzuwenden, wenn die Konzession nach dem 1. Jänner 2000 erlischt.

## Artikel II: Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes

<u>geltende Fassung</u>	<u>neue Fassung</u>
<p><b>§ 1</b> (1) Dieses Gesetz gilt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit den öffentlichen Eisenbahnen Österreichs, jedoch nicht mit den Straßenbahnen und Seilbahnen.</p>	<p><b>§ 1</b> (1) Dieses Gesetz gilt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf den Haupt- und Nebenbahnen in Österreich.</p>
<p><b>§ 5</b> (1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.</p>	<p><b>§ 5</b> (1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Erfolgt die Beförderung auf Haupt- und Nebenbahnen anderer Eisenbahnen, so gelten diese anderen Eisenbahnen als Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient.</p>

§ 6 (3) Die Eisenbahn kann für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren. Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen sind auch für im Dienst öffentlicher Eisenbahnen stehende aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige zulässig. Die Eisenbahn kann ferner im Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist. Sie hat Schriftstücke über die Ermäßigungen des Beförderungspreises sieben Jahre lang, gerechnet vom Ausfertigungsdatum an, aufzubewahren.

§ 6 (3) .....

.....  
 ..... Rücksichten notwendig  
 ist.

§ 6 (5) Die Eisenbahn hat die Tarife in dem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr herausgegebenen Anzeigebblatt für Verkehr zu veröffentlichen oder anzukündigen. Sie hat die Tarife zum Kauf anzubieten. Bei Ankündigung eines Tarifes gilt dieser Tarif als veröffentlicht, sobald er erhältlich ist.

**entfällt**

