

# Beschluss des Nationalrates

## Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 103/2003, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift vor § 1 lautet neu:

### „1. Teil Begriffsbestimmungen

#### Eisenbahnen“

2. § 1a samt Überschrift lautet:

#### „Eisenbahninfrastrukturunternehmen

**§ 1a.** Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient und darüber Verfügungsberechtigt ist. Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemele) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

3. Nach § 1a werden folgende §§ 1b, 1c, 1d, 1e, 1f und 1g samt Überschriften eingefügt:

#### „Eisenbahnverkehrsunternehmen

**§ 1b.** Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.

#### Integrierte Eisenbahnunternehmen

**§ 1c.** Integrierte Eisenbahnunternehmen sind Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Bei einem solchen Eisenbahnunternehmen beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

1. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
2. für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

#### Internationale Gruppierung

**§ 1d.** Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr be-

schränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Staaten liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen diesen Staaten. Diese Staaten können Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder die Schweizerische Eidgenossenschaft sein.

#### **Stadt- und Vorortverkehr**

**§ 1e.** Stadt- und Vorortverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken.

#### **Regionalverkehr**

**§ 1f.** Regionalverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

#### **internationaler Güterverkehr**

**§ 1g.** Internationaler Güterverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.“

4. § 2 samt Überschrift lautet:

#### **„Öffentliche Eisenbahnen**

**§ 2.** Öffentliche Eisenbahnen sind solche, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt sind und auf denen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr).“

5. § 3 erhält die Paragraphenüberschrift **„Nicht-öffentliche Eisenbahnen“**.

6. § 4 erhält die Paragraphenüberschrift **„Hauptbahnen, Nebenbahnen“**.

7. § 5 erhält die Paragraphenüberschrift **„Straßenbahnen“**.

8. § 7 erhält die Paragraphenüberschrift **„Anschlussbahnen“**.

9. § 8 erhält die Paragraphenüberschrift **„Materialbahnen“**; die bisherige Bestimmung des § 8 erhält die Gliederungsbezeichnung „(1)“; die bisherige Bestimmung des § 9 wird dem § 8 als Abs. 2 angefügt; die Gliederungsbezeichnung **„§ 9.“** entfällt.

10. § 10 erhält die Paragraphenüberschrift **„Eisenbahnanlagen“**.

11. § 10a erhält die Paragraphenüberschrift **„Schieneninfrastruktur“**.

12. Die Überschrift vor § 11 lautet neu:

### **„2. Teil**

#### **Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden**

##### **Entscheidung über Vorfragen“**

13. Im § 12 Abs. 2 erhält die bisherige Bestimmung der Z 4 die Gliederungsbezeichnung **„3.“**.

14. § 12 Abs. 3 Z 3 lautet:

„3. die Genehmigungen nach § 21 Abs. 1 und 3 sowie für die in den §§ 13 Abs. 2, 19 Abs. 1 und 3, 21 Abs. 2, 22 Abs. 3 und 6, 27, 28 und 45 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten für Eisenbahnverkehrsunternehmen.“

15. Im § 12 Abs. 3 entfallen die Z 4 und 5.

16. Im § 12 Abs. 4 Z 3 wird der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt; § 12 Abs. 4 Z 4 entfällt.

17. Die Überschrift vor § 14 lautet neu:

**„3. Teil  
Für öffentliche Eisenbahnen und die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf  
öffentlichen Eisenbahnen geltende Bestimmungen  
Genehmigungen“**

18. § 14 Abs. 1 und 2 werden durch folgende Abs. 1, 1a, 1b und 2 ersetzt:

„(1) Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist, soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, die Konzession erforderlich.

(1a) Zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist, soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, eine Konzession erforderlich. Zusätzlich sind zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf diesen Schienenbahnen die in Abs. 5 oder 5a genannten Genehmigungen erforderlich.

(1b) Soweit in Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, ist zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn neben der erforderlichen Konzession die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

(2) Zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und solcher bundeseigenen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es keiner Konzession. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es ebenfalls keiner Konzession.“

19. § 14 Abs. 5 lautet:

„(5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist eine Verkehrsgenehmigung erforderlich.

20. Nach § 14 Abs. 5 wird folgender Abs. 5a eingefügt:

„(5a) Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich genügt, wenn nicht schon die Berechtigung zur Erbringung dieser Art von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Grund einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, eine Verkehrskonzession:

1. Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr;
2. Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr.“

21. § 14 Abs. 6 lautet:

„(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hierfür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.“

22. § 17 Abs. 2 zweiter Satz lautet:

„Ist eine Hauptbahn oder eine Nebenbahn, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt ist, Gegenstand des Antrages, sind im Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur darzustellen.“

23. § 17 Abs. 2a entfällt.

24. § 17 Abs. 6 letzter Satz entfällt.

25. Dem § 17 Abs. 6 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:

„(7) Die Behörde kann die Konzession für erloschen erklären, wenn sich der Konzessionsinhaber trotz wiederholter Ermahnung so verhält, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Betriebsführung nicht mehr gegeben sind und dadurch die Sicherheit wesentlich beeinträchtigt wird.

(8) Die Konzession erlischt:

1. mit Zeitablauf;
2. bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (Abs. 4), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (Abs. 7);
3. mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.“

26. Nach § 17 wird folgende Zwischenüberschrift eingefügt:

### **„Verkehrsgenehmigung“**

27. § 17a samt Überschrift lautet:

#### **„Unterlagen zum Antrag**

**§ 17a.** Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Mit dem Antrag sind vorzulegen:

1. Angaben über die Art der angestrebten Eisenbahnverkehrsleistung (Güterverkehr/Personenverkehr);
2. falls der Antragsteller im Firmenbuch eingetragen ist, ein Auszug aus dem Firmenbuch, der nicht älter als drei Monate ist;
3. eine Strafregisterbescheinigung für den Antragsteller; falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Strafregisterbescheinigung für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten;
4. eine Erklärung des Antragstellers oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Erklärung seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, dass gegen sie noch kein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen im § 17c Z 3 angeführter Verstöße ergangen ist;
5. eine Erklärung des Antragstellers, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden;
6. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;
7. für den Antragsteller oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, die bisher ihren Sitz oder Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben, sind Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;
8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht; beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind:
  - a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
  - b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände;
  - c) das Betriebskapital;
  - d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material sowie der Finanzierungsplan dafür;
  - e) die Belastungen des Betriebsvermögens;
9. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 8 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
10. Angaben über die Art und Wartung der Fahrbetriebsmittel, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften;

11. Angaben zur fachlichen Qualifikation des für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Personals (verantwortlicher Betriebsleiter, Stellvertreter) und des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt (insbesondere Triebfahrzeugführer), sowie Einzelheiten zur Ausbildung dieses Personals;
12. Angaben über die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.“

28. Nach § 17a werden folgende §§ 17b bis 17q samt Überschriften eingefügt:

#### **„Voraussetzungen**

**§ 17b.** (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 17c) des Antragstellers;
2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 17d) des Antragstellers;
3. fachliche Eignung (§ 17e) des Antragstellers;
4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.

(2) Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrsgenehmigung vorliegen.

#### **Zuverlässigkeit**

**§ 17c.** Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn

1. er selbst oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten von einem Gericht rechtskräftig wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurden, solange die Verurteilung weder getilgt ist, noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§§ 1 bis 7 des Tilgungsgesetzes 1972, BGBl. Nr. 68, in der jeweils geltenden Fassung),
2. über sein Vermögen oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch über das Vermögen seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein Konkursverfahren eröffnet wurde oder eine solche Konkursöffnung nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten unterblieben ist, oder
3. gegen ihn oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen
  - a) schwerwiegender Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das Eisenbahngesetz 1957, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
  - b) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
  - c) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz erlassen worden ist.

#### **Finanzielle Leistungsfähigkeit**

**§ 17d.** Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers ist erfüllt, wenn er voraussichtlich seine derzeitigen und künftigen vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können und keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

#### **Fachliche Eignung**

**§ 17e.** Die Voraussetzung der fachlichen Eignung des Antragstellers ist erfüllt, wenn

1. er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und über die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung verfügt,

2. das Personal (§ 17a Z 11) für die jeweilige Art der Tätigkeit voll qualifiziert ist und
3. Personal, Fahrbetriebsmittel und Organisation ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten können.

#### **Entscheidungspflicht**

**§ 17f.** Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist verpflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.

#### **Betriebseröffnungsfrist**

**§ 17g.** In der Verkehrsgenehmigung ist eine Betriebseröffnungsfrist von in der Regel sechs Monaten festzusetzen.

#### **Überprüfungen**

**§ 17h.** (1) Zur Überprüfung, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung vorliegen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren wiederkehrend, erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Betriebseröffnung, von sich aus und vor Ablauf der Fünfjahresfrist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bei Auftreten ernsthafter Zweifel am Vorliegen der für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen eine amtswegige Überprüfung vorzunehmen.

#### **Entziehung, Einschränkung**

**§ 17i.** (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sofern die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

(2) Eine erteilte Verkehrsgenehmigung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen einzuschränken, wenn dies der Inhaber der Verkehrsgenehmigung beantragt.

#### **Mitteilungspflichten**

**§ 17j.** (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erteilung, die Entziehung oder die Einschränkung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(2) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel darüber bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995 S 70) in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG (ABl. Nr. L 75 vom 15.03.2001 S 26) nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

(3) Der Versicherer, mit dem ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Versicherung über eine ausreichende Deckung der Haftpflicht abgeschlossen hat, ist verpflichtet,

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unaufgefordert und umgehend jeden Umstand zu melden, der eine Beendigung oder Einschränkung des Versicherungsschutzes oder eine Abweichung von der ursprünglichen Versicherungsbestätigung bedeutet oder bedeuten kann, und
2. auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über solche Umstände Auskunft zu erteilen.

#### **Erlöschen der Verkehrsgenehmigung**

**§ 17k.** Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

1. bei Nichteinhaltung der festgesetzten Betriebseröffnungsfrist;
2. durch Entziehung der Verkehrsgenehmigung;
3. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrsgenehmigung.

### **Verkehrskonzession**

#### **Unterlagen zum Antrag**

**§ 17l.** Die Erteilung einer Verkehrskonzession ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Im Antrag ist der örtliche Bereich, in dem Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht werden sollen, darzustellen; beizugeben sind die im § 17a angeführten Angaben und Unterlagen.

#### **Voraussetzungen**

**§ 17m.** (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrskonzession unter folgenden Voraussetzungen zu erteilen:

1. es bestehen keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 17c) des Antragstellers;
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 17d) des Antragstellers ist erfüllt;
3. die fachliche Eignung (§ 17e) des Antragstellers ist
  - a) erfüllt oder
  - b) glaubhaft;
4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte ist nachgewiesen worden.

(2) Ist die fachliche Eignung des Antragstellers lediglich glaubhaft, ist dies in der Verkehrskonzession ausdrücklich festzustellen. In diesem Fall hat der Inhaber der Verkehrskonzession dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie spätestens bis zur Betriebseröffnung nachzuweisen, dass die Voraussetzung seiner fachlichen Eignung erfüllt ist. Ist diese erfüllt, kann der Inhaber der Verkehrskonzession beantragen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bescheidmäßig feststellt, dass die Voraussetzung der fachlichen Eignung erfüllt ist.

(3) Die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 Z 1, 2, 3 lit. a und 4 müssen ab Betriebseröffnung während der gesamten Dauer der Verkehrskonzession vorliegen.

#### **Betriebseröffnungsfrist**

**§ 17n.** In der Verkehrskonzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

#### **Überprüfungen**

**§ 17o.** § 17h gilt auch für Verkehrskonzessionen.

#### **Entziehung, Einschränkung**

**§ 17p.** § 17i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Des Weiteren gilt § 17j Abs. 3.

#### **Erlöschen der Verkehrskonzession**

**§ 17q.** § 17k gilt auch für Verkehrskonzessionen.“

29. Dem § 19 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs festzulegen, welche beim Bau, bei der Erhaltung und insbesondere als Signal- und Verkehrsvorschriften beim Betrieb zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung des Standes der technischen Entwicklung, einer Verknüpfung der Schienenbahnen sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; eine solche Festlegung durch Verordnung ist insoweit nicht erforderlich, als sich diese Anforderungen aus gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben.“

30. Der § 22 erhält die Paragraphenüberschrift „**Tarif, Fahrplan**“.

31. § 22 Abs. 1 und 2 lauten:

„(1) Ein Eisenbahnunternehmen, das zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr berechtigt ist, hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen und von Fahrplänen anzubieten. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Fahrpläne auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes zu erstellen. Im Übrigen sind auf Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- oder Nebenbahnen erbringen, die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes anzuwenden.

(2) Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigt sind, haben die Tarife, und Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr berechtigt sind, haben auch die Fahrpläne, unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23, rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.“

32. Im § 22 entfällt der Abs. 4 und wird folgender Abs. 2a eingefügt:

(2a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.“

33. Im § 22 Abs. 6 wird die Wortfolge „Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305“ durch die Wortfolge „Wehrgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 146“ ersetzt.

34. § 23 samt Überschrift lautet:

#### **„Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif**

§ 23. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf Haupt- oder Nebenbahnen haben die beteiligten Eisenbahnunternehmen eine direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif im Vereinbarungsweg einzurichten.“

35. Der § 25 erhält die Paragraphenüberschrift **„Gemeinwirtschaftliche Leistungen“**.

36. Der § 26 erhält die Paragraphenüberschrift **„Genehmigungspflichtige Rechtsakte“**.

37. Im § 26 Abs. 5 wird die Wortgruppe „§ 103 Abs. 2“ durch die Wortgruppe „§ 124 Abs. 2“ ersetzt.

38. Der § 27 erhält die Paragraphenüberschrift **„Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens“**.

39. § 28 samt Überschrift lautet:

#### **„Erleichterungen**

§ 28. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb sowie für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Nebenbahnen und Straßenbahnen Erleichterungen von sich aus den §§ 19 bis 27 und 45 ergebenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.“

40. § 30 samt Überschrift entfällt.

41. Im § 31 entfällt die Gliederungsbezeichnung „(5)“ und wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Wortfolge „den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt; § 31 erhält die Paragraphenüberschrift **„Einlösungsrecht des Bundes“**.

42. Im § 37 Abs. 2 wird die Wortfolge „hat das Eisenbahnunternehmen“ durch das Wort „ist“ ersetzt.

43. § 48 lautet:

„§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt- oder Nebenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung



der bestehenden Kreuzung, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Fall es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehenen Gesellschaft. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, sollen die beiden Fachpersonen des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein.“

44. § 50 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 finden auf Straßenbahnunternehmen keine Anwendung.“

45. Die Überschrift vor § 51 lautet neu:

#### **„4. Teil**

#### **Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen“**

46. An die Stelle des Abschnittes IVa erster Teil (Gliederungsüberschriften, §§ 54 bis 75 samt Überschriften) tritt:

#### **„5. Teil**

#### **Verknüpfung von Schienenbahnen**

##### **Anschluss und Mitbenützung**

**§ 53a.** (1) Ein 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 einzuräumen.

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

(3) Die Einräumung des Anschlusses oder der Mitbenützung hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Anschluss oder der Mitbenützung zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

##### **Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren**

**§ 53b.** Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Anschluss oder Mitbenützung zu prüfen und Verhandlungen zu führen. Die Ent-

scheidung über das Begehren hat entweder in der im § 53a Abs. 3 vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

#### **Beschwerde an die Schienen-Control Kommission**

**§ 53c.** (1) Wird das Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Anschluss oder Mitbenützung samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes 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 vorzulegen.

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der Anschluss oder Mitbenützung begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Anschluss oder die begehrte Mitbenützung stattzugeben; in diesem Fall hat der vom Eisenbahnunternehmen begehrte Anschluss oder die begehrte Mitbenützung oder die vom Fahrbetriebsmittel erzeugenden Unternehmen begehrte Mitbenützung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung zwischen dem beschwerdeführenden Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

#### **Vorlage von Verträgen**

**§ 53d.** Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge über den Anschluss oder die Mitbenützung innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss zur Gänze der Schienen-Control GmbH vorzulegen.

#### **Zwangmaßnahmen**

**§ 53e.** (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 53c Abs. 5 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden 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 oder der Mitbenützung erforderlichen Maßnahmen verfügen.

#### **Wettbewerbsaufsicht**

**§ 53f.** (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

1. einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenützung 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

2. diskriminierende Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

## **6. Teil**

### **Regulierung des Schienenverkehrsmarktes**

#### **1. Hauptstück**

##### **Allgemeines**

##### **Zweck**

**§ 54.** Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes 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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,
  2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
  3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte und
  4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung
- zu gewährleisten.

##### **Trennungsmaßnahmen**

**§ 55.** (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die innerbetriebliche Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungskontrolle eine von Gebietskörperschaften unabhängige Stellung zu haben, kraft derer sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die vom Vermögen, vom Haushaltsplan und von der Rechnungsführung der Gebietskörperschaften getrennt sind.

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben im Rechnungswesen die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber der Schieneninfrastruktur getrennt von anderen Unternehmensbereichen auszuweisen, wobei getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu erstellen und zu veröffentlichen sind; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben im Rechnungswesen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr auf der Schiene hierfür Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu erstellen und zu veröffentlichen.

#### **2. Hauptstück**

### **Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen**

#### **1. Abschnitt**

##### **Allgemeines**

##### **Zugang zur Schieneninfrastruktur**

**§ 56.** Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten (§ 57) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und der Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung (§ 61) vorzulegen haben.

##### **Zugangsberechtigte**

**§ 57.** Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;
2. internationale Gruppierungen
  - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
  - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen folgenden Staaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Sitz haben:
    - aa) Mitgliedstaaten der Europäischen Union;

- bb) Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
  - cc) die Schweizerische Eidgenossenschaft;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, für Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
  4. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für sonstige grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;
  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.

#### **Anforderungen an Zugangsberechtigte**

**§ 57a.** (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich ihrer künftigen Erlöse und der Fahrwegnutzung Anforderungen an Zugangsberechtigte festlegen, die angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein müssen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der Europäischen Kommission mitzuteilen sind.

(2) Die Anforderungen gemäß Abs. 1 dürfen eine Finanzgarantie nur in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Zugangsberechtigten sowie einen Nachweis der Fähigkeit zur Abgabe entsprechender Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen vorsehen.

#### **Sonstige Leistungen**

**§ 58.** (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen:

1. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
3. jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

(2) Falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, letztere nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus ihre folgenden Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen:

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;
2. die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Häfen, von Verschubbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen;
3. die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachstehende Zusatzleistungen an, so hat es diese Zusatzleistungen sämtlichen Zugangsberechtigten, die dies begehren, zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zur Verfügung zu stellen:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Traktionsstrom und von Brennstoffen;

3. die Durchführung von Vershubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Vershubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen erbracht werden;
4. der Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

(4) Folgende Nebenleistungen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellen, ist hiezu aber nicht verpflichtet:

1. einen über Abs. 1 Z 3 hinausgehenden Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion rollenden Materials.

(5) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten sonstigen Leistungen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen brauchen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigen.

### **Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

**§ 59.** (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden und haben die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, insbesondere folgendes zu enthalten:

1. einen Abschnitt, der die Art der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, insbesondere
  - a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Schieneninfrastruktur;
  - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
  - a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;
  - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;
  - c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs. 2 bis 4 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;
  - d) jeweilige Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; des Weiteren sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
  - a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
  - b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
  - c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
  - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
  - e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
  - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und

- g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

Zusätzlich ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen und der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 3) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

#### **Allgemeine Geschäftsbedingungen**

**§ 59a.** (1) Für die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen haben Eisenbahnverkehrsunternehmen allgemeine Geschäftsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diese Serviceleistungen zur Verfügung stellen. Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen haben alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(2) Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

#### **Reservierungskosten**

**§ 59b.** Zugangsberechtigte, die im Zuge des Netzfahrplanerstellungsverfahrens die Zuweisung von Zugtrassen begehren, haben für jene Zugtrassen, die sie begehrt, aber für deren Inanspruchnahme auf Grund von Umständen, die nur sie selbst zu vertreten haben, keine Zuweisung zustande gekommen ist, an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kosten in angemessener Höhe für die Reservierung dieser beehrten Zugtrassen zu ersetzen.

#### **Entziehung von Zugtrassen**

**§ 60.** Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, durch einseitige, schriftliche und empfangsbedürftige Erklärung solche zugewiesenen Zugtrassen zu entziehen, auf denen der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate sein Zugangsrecht auf Grund von Umständen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat.

#### **Sicherheitsbescheinigung**

**§ 61.** (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten 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 wurden. 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 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) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen innerhalb eines Monats ab Ausstellung vorzulegen.

### **Zuweisungsstelle**

**§ 62.** (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, kann die mit der Funktion als Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise aber auch an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben entweder an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

## **2. Abschnitt**

### **Zuweisung von Zugtrassen**

#### **Zuweisungsgrundsätze**

**§ 63.** (1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

(2) Ein Zugangsberechtigter darf ihm zugewiesene Zugtrassen nicht an andere Zugangsberechtigte übertragen oder eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung als die erbringen, für die ihm von der Zuweisungsstelle eine Zugtrasse zugewiesen worden ist.

(3) Die Dauer der Zuweisung einer Zugtrasse an einen Zugangsberechtigten ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Die Zuweisungsstelle und ein Zugangsberechtigter können jedoch eine Rahmenregelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der betreffenden Schieneninfrastruktur vereinbaren, die eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

#### **Rahmenregelung**

**§ 64.** (1) Die Zuweisungsstelle kann mit einem Zugangsberechtigten eine Regelung treffen, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vorsieht. Es kann die zeitliche Bandbreite festgelegt werden, innerhalb der Zugtrassen anzubieten sind, wenn die beantragte Zugtrasse nicht verfügbar ist. Die Zuweisung einzelner Zugtrassen darf nicht geregelt werden.

(2) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode hat, ausgenommen im Falle des Abs. 3, in Form eines schriftlichen Rahmenvertrages zu erfolgen. Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt, haben die Zuweisungsstellen Rahmenverträge mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen.

(3) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Schieneninfrastruktur hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Rahmenurkunde zu erfolgen.

(4) Rahmenregelungen dürfen den Zugang zur betreffenden Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. Rahmenregelungen müssen eine Regelung enthalten, die ihre Änderung im Interesse einer besseren Nutzung der betreffenden Schieneninfrastruktur ermöglicht; in einem solchen Fall der Änderung einer Rahmenregelung kann eine Pönale vereinbart werden.

(5) Rahmenregelungen sollen auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein. Rahmenregelungen sind der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab ihrer Erstellung von der Zuweisungsstelle vorzulegen; Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind Angaben über die der Rahmenregelung als Motiv zugrunde liegenden geschäftlichen Verträge, besonderen Investitionen oder Risiken beizugeben. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Geneh-

migung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem in Verbindung mit vertraglichen Verpflichtungen, sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die wesentlichen Merkmale jeder Rahmenregelung von der Zuweisungsstelle anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen bekannt zu machen.

#### **Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen**

**§ 64a.** (1) Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Fahrwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen inländischen Zuweisungsstellen, mit anderen Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft zusammenzuarbeiten.

(2) Dabei haben sie insbesondere bestrebt zu sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zu gewährleisten und die effiziente Nutzung des Transeuropäischen Schienengüternetzes (Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 29.07.1991 S 25, in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG, ABl. Nr. L 75 vom 26.02.2001 S 1) sicherzustellen.

(3) Die inländischen Zuweisungsstellen sind verpflichtet, ihre Teilnahme an dieser Zusammenarbeit, die Funktionsweise dieser Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien kostenlos im Internet öffentlich zugänglich zu machen.

#### **Netzfahrplanerstellung**

**§ 65.** (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Schieneninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

(2) Die Zuweisungsstelle hat dafür Sorge zu tragen, dass spätestens elf Monate vor In-Kraft-Treten des Netzfahrplanes vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind und diese Zugtrassen soweit wie möglich in dem nachfolgenden Netzfahrplanerstellungsverfahren beibehalten werden.

(3) Die Frist für die Einbringung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem In-Kraft-Treten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

(4) Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Zugangswerber unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

(5) Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsleistungen in den im § 65c Abs. 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen.

(6) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Zugangsberechtigten, die die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen, sofern ihren Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen.

#### **Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung**

**§ 65a.** Die Vorhaltung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, den Auswirkungen dieser Vorhaltung von Fahrwegkapazität auf Zugangsberechtigte angemessen Rechnung zu tragen.

#### **Koordinierungsverfahren**

**§ 65b.** (1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch



Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Bandbreiten Zugtrassen anbieten, die von der begehrten Zugtrasse abweichen.

(2) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen.

(3) Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Zugangsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrten Zugtrassen ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.

### **Überlastete Schieneninfrastruktur**

**§ 65c.** (1) In den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzu-sehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (§ 65d) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e) umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach § 67 Abs. 2 nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, ist nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzen der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen; Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

(4) Die in Bezug auf überlastete Schieneninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwenden-den Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

### **Kapazitätsanalyse**

**§ 65d.** (1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Schieneninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

(2) Gegenstand der Analyse sind die Schieneninfrastruktur, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Eisenbahnverkehrsleistungen und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Eisenbahnverkehrsleistungen, die zeitliche Verlagerung von Eisenbahnverkehrsleistungen, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen der Schieneninfrastruktur.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem eine Schieneninfrastruktur als überlastet ausgewiesen wurde.

### **Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität**

**§ 65e.** (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Schieneninfrastruktur zugewiesen worden ist, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen:

1. die Gründe für die Überlastung;
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
3. den Ausbau der Schieneninfrastruktur betreffende Beschränkungen;
4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Benützungsentgelte.

(2) Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen (Abs. 1 Z 4) ist zu bestimmen, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden sollen; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Einhebung der gemäß § 67 Abs. 2 erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen es

1. keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
2. mit dem im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf jedoch vorbehaltlich der Genehmigung der Schienen-Control Kommission weiterhin diese Entgelte einheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

### **Sondermaßnahmen bei Störungen**

**§ 66.** (1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die normale Situation wiederherzustellen. Zu diesem Zweck hat es einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen staatlichen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

(2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil ein Zugang zur Schieneninfrastruktur wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht möglich ist, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung der Schieneninfrastruktur erforderlich ist. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann, wenn es dies für notwendig hält, verlangen, dass ihm die Zugangsberechtigten, denen Zugtrassen auf der betreffenden Schieneninfrastruktur zugewiesen sind, nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die normale Situation möglichst bald wiederherzustellen.

## **3. Abschnitt**

### **Benützungsentgelte und sonstige Entgelte**

#### **Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte**

**§ 67.** (1) Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs. 1) sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

(2) Zuschläge sind für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Schieneninfrastruktur für die Dauer der Überlastung derselben zulässig.

(3) Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Schieneninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höherer Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zugrunde gelegt werden.

(4) Sofern die Benützungsentgelte nach den Abs. 1 bis 3 genannten Grundsätzen und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Zuschläge festgesetzt werden, die aber die Nutzung der Schieneninfrastruktur für Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht ausschließen dürfen, die mindestens die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich einer marktgerechten Rendite decken können.

(5) Die Benützungsentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Benützungsentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsleistungen verursachten Kosten in Beziehung bleiben.

(6) Ausgehend von den genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz

dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Eisenbahnverkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

(7) Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

#### **Festsetzung der Benützungsentgelte**

**§ 68.** (1) Die Benützungsentgeltregeln sind von der Zuweisungsstelle - falls diese nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Einholung dessen Vorschlages - festzusetzen.

(2) Die Benützungsentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 67 entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(3) Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle jeweils das für einen begehrten Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich der Zurverfügungstellung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Benützungsentgelt festzusetzen.

#### **Verhandlungen über die Höhe des Benützungsentgeltes**

**§ 68a.** Verhandlungen zwischen Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle über die Höhe des zu entrichtenden Benützungsentgeltes sind nur zulässig, wenn sie unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH geführt werden.

#### **Einhebung der Benützungsentgelte**

**§ 69.** (1) Der Zugangsberechtigte hat das für den Zugang festgesetzte Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten.

(2) Allfällige Benützungsentgeltnachlässe dürfen sich nur auf Benützungsentgelte beziehen, die nur für einen bestimmten Abschnitt der Schieneninfrastruktur erhoben werden und die auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen sind, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Benützungsentgelts berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden dürfen.

(3) Über Abs. 2 hinaus können für eine einzelne Art von Eisenbahnverkehrsleistungen zeitlich begrenzte Benützungsentgeltnachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsleistungen oder zur Förderung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden, wenn diese Nachlässe im Wege der Schienennetz-Nutzungsbedingungen allen Zugangsberechtigten zugänglich sind.

#### **Sonstige Entgelte**

**§ 70.** (1) Die für sonstige nötige Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln.

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 hat die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen ist die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

(3) Entgelte für von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellende Serviceleistungen sind von diesem Unternehmen mit dem Zugangsberechtigten zu vereinbaren.

#### **4. Abschnitt**

### **Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht**

#### **Rechtsform**

**§ 70a.** (1) Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat, ausgenommen im Falle des Abs. 2, in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt, haben die Zuweisungsstellen Verträge mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen.

(2) Die Zuweisung von Zugtrassen an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Schieneninfrastruktur und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, die das integrierte Eisenbahnunternehmen hierfür erbringt, hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Urkunde zu erfolgen, welche sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

(3) Die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch eine Eisenbahnverkehrsunternehmen hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit der Zurverfügungstellung der Serviceleistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

#### **Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren**

**§ 71.** (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, ist letzteres in die Verhandlungen einzubinden. Das gleiche gilt sinngemäß für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf an dieses gerichtete schriftliche Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen.

(2) Richtet sich ein Begehren auf die Zuweisung von Zugtrassen auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses vom Zugangsberechtigten bei einer Zuweisungsstelle seiner Wahl einzubringen. Diese Zuweisungsstelle ist verpflichtet, bei den anderen betroffenen Zuweisungsstellen im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zuweisung der notwendigen Zugtrassen zu begehren.

(3) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens zu entscheiden. Alle anderen Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen sind innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind von der Zuweisungsstelle und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen spätestens einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

#### **Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle**

**§ 72.** (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monat ab Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens und im Falle, dass die Zuweisung von Zugtrassen nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande, oder wurde die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen, kann der Zugangsberech-

tigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen. Die Beschwerde hat wahlweise

1. einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Zugtrasse samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
2. einen Antrag auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
3. einen Antrag auf Feststellung, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist,

zu enthalten.

(2) Die Zuweisungsstelle, an die 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 vorzulegen.

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle 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.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrte Zugtrasse noch keinem anderen Zugangsberechtigten zugewiesen worden ist und die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Zugtrasse vorliegen; in diesem Fall hat die Zuweisung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Zugtrasse durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Der Beschwerde, mit der die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die Zurverfügungstellung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten sonstigen Leistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Die Beschwerde, mit der die Feststellung beantragt wird, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist, ist zutreffendenfalls in der Form zu erledigen, dass der die Beschwerde erledigende Bescheid die Feststellung zu enthalten hat, dass die Zuweisung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Zugtrasse an den anderen Zugangsberechtigten entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erfolgt ist.

(8) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.

### **Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen**

**§ 73.** (1) Wird das an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Zugangsberechtigten längstens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, 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 vorzulegen.

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnverkehrsunternehmens 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.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die Zurverfügungstellung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Serviceleistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht entgegen.

#### **Vorlage von Verträgen und Urkunden**

**§ 73a.** (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung der Schienen-Control GmbH vorzulegen. Die abgeschlossenen Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen sind im Falle des § 62 Abs. 2 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf Verträge über die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen.

#### **Wettbewerbsaufsicht**

**§ 74.** (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und hinsichtlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen 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
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Serviceleistungen 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
3. diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

#### **Auskunftspflichten**

**§ 74a.** (1) Die Zuweisungsstellen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control GmbH den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplanes vorzulegen. Die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben darüber hinaus die Schienen-Control GmbH rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur zu unterrichten.

### **Zwangsmaßnahmen**

**§ 75.** (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen schriftlichen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 72 Abs. 5 und 6 oder § 73 Abs. 5 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden 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 Zuganges zur Schieneninfrastruktur oder der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen erforderlichen Maßnahmen verfügen.“

47. Die Überschrift vor § 76 lautet neu:

## **„7. Teil**

### **Regulierungsbehörden**

#### **1. Hauptstück**

#### **Schienen-Control GmbH**

#### **Gründung der Schienen-Control GmbH“**

48. § 77 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53e, 61, 68a und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Vorlagepflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiger Eisenbahnunternehmen und der Zuweisungsstellen;
3. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3);
4. ein Informationsaustausch über ihre Entscheidungen und die der Schienen-Control Kommission mit entsprechenden ausländischen Regulierungsstellen.“

49. § 80 lautet:

„**§ 80.** (1) Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen ist ein jährlicher Finanzplan vorzulegen. Der für die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben notwendige Personal- und Sachaufwand, der im Rahmen ihrer Geschäftsführungsaufgabe gemäß § 81 Abs. 3 auch den bei der Schienen-Control Kommission anfallenden Personal- und Sachaufwand miteinschließt, ist aus Kostenbeiträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu decken, soweit sie Zugang auf von § 56 erfasster Schieneninfrastruktur ausüben. Diese Kostenbeiträge sind ihnen von der Schienen-Control GmbH pro Kalenderjahr mit Bescheid vorzuschreiben und von dieser einzuheben.

(2) Die Höhe dieser Kostenbeiträge hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten 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. In dieser Verordnung kann auch die Art und das Ausmaß der Vorschreibung von Vorauszahlungen für die laufende Benützung der Schieneninfrastruktur während eines Kalenderjahres geregelt werden.“

50. Die Überschrift vor § 81 lautet neu:

## **„2. Hauptstück Schienen-Control Kommission**

### **Einrichtung der Schienen-Control Kommission“**

51. § 81 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53c, 53f, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 72, 73 und 74) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 53e Abs. 2, 61 Abs. 2, 75 Abs. 2, 77 Abs. 3 und 80 Abs. 1 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.“

52. Die Überschrift vor § 86 lautet:

## **„8. Teil Interoperabilität**

### **1. Hauptstück Interoperabilität – Hochgeschwindigkeitsbahnsystem**

#### **1. Abschnitt Allgemeines**

##### **Zweck“**

53. Im § 86 wird die Wortgruppe „des Abschnittes IVb“ durch die Wortgruppe „dieses Hauptstückes“ ersetzt.

54. Im § 87 wird die Wortgruppe „Abschnitt IVb“ durch die Wortgruppe „Dieses Hauptstück“ ersetzt.

55. § 90 lautet:

„§ 90. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man Spezifikationen, die für ein Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten.“

56. Im § 91 Abs. 1 wird die Wortgruppe „im Abschnitt IVb“ durch die Wortgruppe „in diesem Hauptstück“ ersetzt.

57. Die Überschrift vor § 93 lautet:

#### **„2. Abschnitt Interoperabilitätskomponenten**

##### **Begriffsbestimmung“**

58. Im § 94 Abs. 3 Z 2 wird der Klammerausdruck „(§ 15 Z 21 Bundesvergabegesetz, BGBl. I Nr. 56/1997 - BVergG)“ durch den Klammerausdruck „(§ 20 Z 16 Bundesvergabegesetz 2002, BGBl. I Nr. 99/2002 - BVergG)“ ersetzt.

59. Im § 95 wird im Abs. 1 der Klammerausdruck „(§ 15 Z 21 BVergG)“ durch den Klammerausdruck „(§ 20 Z 16 BVergG)“ ersetzt; im Abs. 2 Z 1 und 2 wird der Klammerausdruck „(§ 15 Z 17 BVergG)“ durch den Klammerausdruck „(§ 20 Z 21 BVergG)“ und der Klammerausdruck „(§ 15 Z 16 BVergG)“ durch den Klammerausdruck „(§ 20 Z 30 BVergG)“ ersetzt.

60. § 96 Abs. 1 lautet:

„(1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen einschließlich der europäischen Spezifikationen, sofern solche existieren, anzuwenden; liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.“



61. § 99 lautet:

„§ 99. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, so ist

1. eine Baugenehmigung, eine Genehmigung nach § 36 und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

62. Die Überschrift vor § 98 lautet:

### **„3. Abschnitt Teilsysteme Begriffsbestimmung“**

63. § 101 Abs. 1 lautet:

„(1) Für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken.“

64. Dem § 101 wird folgender Abs.4 angefügt:

„(4) Eine Betriebsbewilligung für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass eine diesem Bundesgesetz entsprechende EG-Prüferklärung für dieses Teilsystem der Behörde vorgelegt wird.“

65. Die §§ 103 bis 114 (alt) erhalten die Bezeichnung „§§ 124 bis 135“.

66. Nach dem 1. Hauptstück des 8. Teiles (neu) wird als 2. Hauptstück angefügt:

## **„2. Hauptstück Interoperabilität – konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem**

### **1. Abschnitt Allgemeines**

#### **Zweck**

§ 103. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.

#### **Konventionelles österreichisches Eisenbahnsystem**

§ 104. Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören:

1. Nebenbahnen und vom Geltungsbereich des 1. Hauptstückes nicht erfasste Hauptbahnen, soweit diese Schienenbahnen in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. Nr. L 228 vom 9.09.1996 S 1) oder jeder Aktualisierung dieser Entscheidung auf Grund der nach Artikel 21 dieser Leitlinien vorgesehenen Überprüfung angeführt sind;
2. Fahrbetriebsmittel, die für den Fahrbetrieb auf dem gesamten konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem oder einem oder mehreren Teilen desselben geeignet sind.

### **Interoperabilität**

§ 105. Unter Interoperabilität versteht man die Tauglichkeit des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für die dazu gehörenden Haupt- und Nebenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

### **Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)**

§ 106. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten.

### **Umrüstung**

§ 107. Unter Umrüstung versteht man eine umfangreiche Änderung eines Teilsystems oder von Teilen desselben.

### **Erneuerung**

§ 108. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben.

### **Benannte Stellen**

§ 109. (1) Benannte Stellen sind für die in diesem Hauptstück vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes, BGBl. Nr. 468/1992, heranzuziehende akkreditierte Stellen oder
2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. Nr. L 110 vom 20.04.2001 S 1, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat jene akkreditierten Stellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfanges der Akkreditierung und der ihnen von der Europäischen Kommission zugeteilten Kennnummer mitzuteilen.

### **Grundlegende Anforderungen**

§ 110. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems angeführt sind.

### **Bereitstellung von Daten**

§ 111. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dem mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Gremium (Art. 2 lit. h der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems) alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um diesem Gremium bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

## **2. Abschnitt**

### **Interoperabilitätskomponenten**

#### **Begriffsbestimmung**

§ 112. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

### **In-Verkehr-Bringen**

**§ 113.** (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die anderwärtig oder für andere als im § 104 Z 1 angeführte Schienenbahnen verwendet werden. Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(2) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung (§ 115) vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung ein Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(4) Die Verordnung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufzuheben, wenn die Europäische Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie das Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit dieser Interoperabilitätskomponente für unbegründet hält.

(5) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringen von und den freien Warenverkehr mit Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 2 obliegt der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Organe der Bezirksverwaltungsbehörde sind in Ausübung dieser Überwachung befugt, Geschäfts- und Betriebsräume sowie dem Geschäft und Betrieb dienende Grundstücke, in oder auf denen Interoperabilitätskomponenten hergestellt werden, zum Zwecke des In-Verkehr-Bringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

### **Feststellung der Konformität**

**§ 114.** (1) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit sind anhand der von der TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich der europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG), sofern solche existieren, festzustellen.

(2) Ist eine TSI für nicht anwendbar erklärt oder liegen vor Erlassung einer TSI keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) festzustellen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) vorzulegen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Fundstellen der für die Feststellung der Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen heranzuziehenden österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen gemäß Abs. 2 Z 2 im Internet zu veröffentlichen.

### **EG-Erklärung**

**§ 115.** (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen, einschließlich der europäischen Spezifikationen, sofern solche existieren, anzuwenden; liegt keine einschlä-

gige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.

(2) Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente ist von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter beauftragt haben.

(3) Hat eine Interoperabilitätskomponente auch noch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen normiert sind, zu entsprechen, muss aus der EG-Erklärung auch die Erfüllung dieser anderen Anforderungen ersichtlich sein.

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Erklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Erklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

(5) Das Vorliegen einer EG-Erklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

### **Unrichtige EG-Erklärung**

**§ 116.** Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, als nicht konform, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Erklärung für ungültig zu erklären. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Maßnahme der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

## **3. Abschnitt**

### **Teilsysteme**

#### **Begriffsbestimmung**

**§ 117.** Unter Teilsystemen versteht man die Unterteilung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

#### **Erfüllung der grundlegenden Anforderungen**

**§ 118.** (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, so ist

1. eine Baugenehmigung, eine Genehmigung nach § 36 und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

#### **Nichtanwendbarkeit der TSI**

**§ 119.** (1) In folgenden Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI, auch solche für Fahrbetriebsmittel, mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben zum Bau neuer oder zur Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Werte vorsehen, die mit den entsprechenden Werten dieser bestehenden Haupt- oder Nebenbahnen unvereinbar sind;
3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung einer bestehenden Haupt- oder Nebenbahn, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit

des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit anderen Schienenbahnen beeinträchtigt werden würde;

4. bei Vorhaben zur raschen Wiederherstellung einer durch Unfall oder einer durch Naturkatastrophe zerstörten oder beschädigten Haupt- oder Nebenbahn, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;
5. bei Fahrbetriebsmitteln mit Herkunft aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, oder bei solchen Fahrbetriebsmitteln, die in solchen Staaten eingesetzt werden, und eine Spurweite aufweisen, die einen Einsatz auf Haupt- oder Nebenbahnen unmöglich machen.

(2) In all den im Abs. 1 angeführten Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in der die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen, sowie die entsprechenden anzuwendenden Spezifikationen aufgeführt sind. In den im Abs. 1 Z 2, 3 und 5 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

#### **EG-Prüferklärung**

**§ 120.** (1) Für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

(2) Die benannte Stelle hat alle technischen Unterlagen zu erstellen, die einer EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen enthalten:

1. alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems;
2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten;
3. Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung.

(3) Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

(4) Eine Betriebsbewilligung für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass eine diesem Bundesgesetz entsprechende EG-Prüferklärung für dieses Teilsystem der Behörde vorgelegt wird.

#### **EG-Prüfung**

**§ 121.** Auf die EG-Prüfung ist Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems anzuwenden.

### **3. Hauptstück**

#### **Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister**

##### **Inhalt der Register**

**§ 122.** Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für ihre unter das erste und zweite Hauptstück fallenden Hauptbahnen, Nebenbahnen und Fahrbetriebsmittel ein Infrastrukturregister und ein Fahrbetriebsmittelregister zu erstellen. In diesen Registern sind für das jeweilige Teilsystem oder Teilen davon die Hauptmerkmale und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters haben die Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hierfür vorgeschrieben sind.

##### **Veröffentlichung der Register**

**§ 123.** Die Infrastrukturregister und Fahrbetriebsmittelregister sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Internet zu veröffentlichen und im Jahresabstand zu aktualisieren. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind unentgeltlich zwei Ausfertigungen dieser Register sowie deren jährliche Aktualisierung vorzulegen. Eine Ausfertigung die-

ser Register sowie der jährlichen Aktualisierung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem im § 111 genannten Gremium zu übermitteln.“

67. Die Überschrift vor § 124 (neu) lautet neu:

**„9. Teil  
Schlussbestimmungen  
1. Hauptstück  
Strafen, Verwalterbestellung“**

68. § 125 (neu) lautet:

**„§ 125.** Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hierfür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

1. eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, oder
2. Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die hierfür erforderliche Verkehrsgenehmigung, erforderliche Verkehrskonzession oder ohne eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erbringt.“

69. § 126 (neu) lautet:

**„§ 126.** (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiges Eisenbahnunternehmen oder Zuweisungsstelle

1. gegen die im § 74a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft, Einschau, Vorlage oder Unterrichtung verstößt oder
2. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstiges Eisenbahnunternehmen der Vorlagepflicht nach § 53c Abs. 2 oder der nach § 53d nicht nachkommt.

(3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als integriertes Eisenbahnunternehmen die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 nicht beachtet.

(4) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht nachkommt,
2. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
3. entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellt,
4. entgegen § 61 Abs. 3 ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen der Schienen-Control GmbH nicht innerhalb eines Monats ab Ausstellung vorlegt,
5. entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt oder überträgt,
6. entgegen § 65c Abs. 2 die Kapazitätsanalyse nicht durchführt, oder
7. entgegen § 65e Abs. 1 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zur Kenntnisnahme vorlegt.

(5) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. entgegen § 59a Abs. 2 die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Ände-

rungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,

2. entgegen § 63 Abs. 2 zugewiesene Zugtrassen überträgt oder auf einer zugewiesenen Zugtrassen eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung erbringt als die, für die ihm von der Zuweisungsstelle diese Zugtrasse zugewiesen worden ist, oder
3. der Vorlagepflicht nach § 73a Abs. 2 nicht nachkommt.

(6) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Zuweisungsstelle

1. der Vorlagepflicht nach § 64 Abs. 5 nicht nachkommt,
2. entgegen § 68a Verhandlungen über die Höhe des zu entrichtenden Benützungsentgeltes nicht unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH führt, oder
3. entgegen § 73a Abs. 1 der Vorlagepflicht nicht nachkommt.

(7) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wer

1. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstiges Eisenbahnunternehmen, trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 5 faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung verhindert,
2. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 72 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen verhindert, oder
3. als Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 73 Abs. 5 faktisch die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen verhindert.

70. §§ 127 und 128 (neu) lauten:

„§ 127. (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 94 Abs. 1 oder § 113 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 94 Abs. 2 oder § 113 Abs. 2 zuwider handelt, oder
3. entgegen § 94 Abs. 5 oder § 113 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. entgegen § 122 kein dieser Bestimmung entsprechendes Infrastruktur- oder Fahrzeugregister erstellt, veröffentlicht oder jährlich aktualisiert, oder
2. entgegen § 123 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein dem § 122 entsprechendes Infrastruktur- oder Fahrzeugregister oder dessen jährlich vorzunehmende Aktualisierung nicht in zweifacher Ausfertigung vorlegt.

§ 128. (1) Wenn der Konzessionsinhaber, ein Betriebsunternehmer oder der verantwortliche Betriebsleiter eines zum Bau und zum Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen beharrlich missachtet, kann die Behörde einen Verwalter bestellen.

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

(3) Die Kosten der Verwaltung sind vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Bestellung eines Verwalters schließt die Verhängung von Strafen nicht aus. Die Verwaltung ist aufzuheben, wenn eine ordentliche Verwaltung durch die Organe des Eisenbahnunternehmens gewährleistet ist.“

71. § 129 (neu) entfällt.

72. Die Überschrift vor §130 (neu) lautet neu:

**„2. Hauptstück  
Verhältnis zu anderen und Aufhebung von Rechtsvorschriften  
Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften“**

73. Im § 130 (neu) entfallen die Abs. 1 und 6.

74. § 130 Abs. 8 (neu) lautet:

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG;
3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;
5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.“

75. Im § 130 (neu) wird dem Abs. 9 folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 110 vom 20.04.2001, Seiten 14 bis 25 veröffentlichten Fassung anzuwenden.“

76. Die Überschrift vor § 131 (neu) lautet:

**„Aufhebung von Rechtsvorschriften“**

77. Die Überschrift vor § 132 (neu) lautet:

**„3. Hauptstück  
Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten  
Übergangsbestimmungen zu den Bundesgesetzen BGBl. Nr. 60/1957, BGBl. I Nr. 151/2001 und  
BGBl. I Nr. 67/2002 “**

78. Im § 132 (neu) entfallen die Abs. 3, 4 und 6.

79. § 133 samt Überschrift lautet:

**„Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/20xx**

**§ 133.** (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in diesen Konzessionen ausgewiesenen Eisenbahnen.

(2) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen, deren Berechtigungsumfang über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt-, oder Vorortverkehr auf der von der Konzession erfassten Eisenbahn hinaus geht, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf der Frist entschieden, erstreckt sie sich um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesge-



setzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb des weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrsgenehmigung, eingeschränkt auf den in der Konzession ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(3) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen, deren Berechtigungsumfang über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt-, oder Vorortverkehr auf der von der Konzession erfassten Eisenbahn nicht hinaus geht, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrskonzession, eingeschränkt auf den in der Konzession ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(4) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die nur zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder nur zur Erbringung von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens berechtigen, berechtigen die Konzessionsinhaber nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrskonzession, eingeschränkt auf den in der Konzession nach § 17 Abs. 2a ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens berechtigen, die über Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder über Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr hinaus gehen, jedoch nicht zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen berechtigen, berechtigen die Konzessionsinhaber nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei im Falle der Beantragung einer Verkehrskonzession Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrsgenehmigung, eingeschränkt auf den in der Konzession nach § 17 Abs. 2a ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(6) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx erlassene Bescheide, mit denen Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen berechtigen, verliehen wurden, sind ohne Durchführung von Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17b vorliegen, von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesener Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Eisenbahnverkehrsleistungen innerhalb einer Frist von drei Monaten ab diesem Zeitpunkt als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird,

neu zu erlassen. Bis zu dieser Neuerlassung gelten die Konzessionsinhaber als Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Konzession ist einer Verkehrsgenehmigung gleichzuhalten. Der Pflicht nach § 17h Abs. 1 ist erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab der nach Verleihung der vorangeführten Konzession erfolgten Betriebseröffnung und vor Ablauf dieses Fünfjahreszeitraumes nachzukommen.

(7) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx erlassene Bescheide, mit denen Europakonzessionen verliehen wurden, sind ohne Durchführung von Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17b vorliegen, von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesener Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Eisenbahnverkehrsleistungen und unter Entfall der in diesen gemäß § 17a Abs. 2 erster Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Zeiträume innerhalb einer Frist von drei Monaten ab diesem Zeitpunkt als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Bis zu dieser Neuerlassung gelten die Konzessionsinhaber als Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Europakonzession ist einer Verkehrsgenehmigung gleichzuhalten. Der Pflicht nach § 17h Abs. 1 ist erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab der nach Verleihung der Europakonzession erfolgten Betriebseröffnung und vor Ablauf dieses Fünfjahreszeitraumes nachzukommen.

(8) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 17 Abs. 2a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 eingebrachte Anträge um Verleihung der Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen können von den Antragstellern innerhalb eines Monats ab In-Kraft-Treten der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17l vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrskonzession umgewandelt werden.

(9) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Europakonzession können von den Antragstellern innerhalb eines Monats ab In-Kraft-Treten der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

(10) § 57 Z 2 bis 4 und § 58 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur anzuwenden, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist.

(11) Bis zum Ablauf des 15. März 2008 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für sonstige grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr nur auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikel 10a und des Anhanges I der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG zugangsberechtigt sind.“

80. Vor § 134 (neu) entfällt die Gliederungsbezeichnung „**ABSCHNITT IX.**“.

81. Dem § 135 Abs. 4 (neu) wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../20.. tritt die Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.“

82. In den §§ 11 und 34 wird die Wortfolge „Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Wortfolge „Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“, in den § 19 Abs. 4, 46 und 50 Abs. 2 die Wortfolge „Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ und in den §§ 40 Abs. 1 und 134 (neu) die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

84. In den §§ 12 Abs. 4, 13 Abs. 4, 14 Abs. 4, 36 Abs. 3 sowie 49 Abs. 1 und 3 wird die Wortfolge „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

85. In den §§ 4 Abs. 1 Z 2, 13 Abs. 3, 76 Abs. 2 bis 4, 77 Abs. 4, 79 Abs. 2 bis 4 und 85 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ und in den §§ 79 Abs. 1 und 82 Abs. 1 die Wortfolge „Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr“ durch die Wortfolge „Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

86. Am Ende von Überschriften gesetzte Punkte entfallen.

87. Die s-Schreibung wird an die neue Rechtschreibung angepasst.