

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 1

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Bundesgesetz vom 13. Feber 1957 über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957)

§ 1. (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - a) Hauptbahnen,
 - b) Nebenbahnen,
 - c) Straßenbahnen;
2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - a) Anschlussbahnen,
 - b) Materialbahnen;

(2) Eisenbahnen sind weiters

1. öffentliche Seilbahnen gemäß § 2 Z 1, 2 und 4 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003 und
2. Materialseilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt-öffentlichem Verkehr gemäß § 2 Z 5 des Seilbahngesetzes 2003.

§ 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 Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG)

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - a) Hauptbahnen,
 - b) Nebenbahnen,
 - c) Straßenbahnen;
2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - a) Anschlussbahnen,
 - b) Materialbahnen.

entfällt

§ 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 Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder

Geltende Fassung

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.

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.

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen, die zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen,
2. straßenunabhängige Bahnen, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen

Vorgeschlagene Fassung

vernetzten Nebenbahnen 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 § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.

Stadt- und Vorortverkehr

§ 1e. Stadt- und Vorortverkehr ist jener Verkehr, der den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland deckt.

Regionalverkehr

§ 1f. Regionalverkehr ist jener Verkehr, der den Verkehrsbedarf einer Region deckt.

Internationaler Güterverkehr

§ 1g. Internationaler Güterverkehr ist jener Verkehr, bei dem 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 Schienenfahrzeuge mindestens eine Grenze überqueren.

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen,
 - a) deren bauliche und betrieblichen Einrichtungen sich zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden und
 - b) auf denen Schienenfahrzeuge zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen;
2. straßenunabhängige Bahnen, auf denen Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen

Geltende Fassung

oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweibegefahrzeugen;
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

§ 8. (2) Auf Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

Vorgeschlagene Fassung

oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweibegefahrzeugen;
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

§ 8. (2) Auf Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr, die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

Gemeinsame Sicherheitsmethoden

§ 9. Gemeinsame Sicherheitsmethoden, die von der Europäischen Kommission erlassen werden, sind Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie Folgendes bewertet wird:

1. das bestehende Sicherheitsniveau
 - a) für den Bau und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
 - b) für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
 - c) für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen;
2. die Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele
 - a) für den Bau und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
 - b) für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
 - c) für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen;
3. die bestehenden Anforderungen an die Sicherheit
 - a) des Betriebes von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
 - b) des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
 - c) des Verkehrs auf solchen Eisenbahnen.

Gemeinsame Sicherheitsziele

§ 9a. Unter gemeinsamen Sicherheitszielen, die von der Europäischen

Geltende Fassung**Eisenbahnanlagen**

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich.

Schieneninfrastruktur

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

§ 11. Ist die Entscheidung eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde von der Klärung der Vorfrage abhängig,

- a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn (§ 1) oder
- b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
- c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 51 Abs. 4) oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder
- e) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung

Vorgeschlagene Fassung

Kommission erlassen werden, versteht man die Beschreibung des Sicherheitsniveaus, das mindestens erreicht werden muss:

1. für den Bau und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
2. für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
3. für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen.

Stand der Technik

§ 9b. Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Eisenbahnanlagen

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur ist nicht erforderlich.

Schieneninfrastruktur

§ 10a. Schieneninfrastruktur umfasst den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70, ABl. L 278 vom 23.12.1970 S 1, definierten Umfang.

§ 11. Ist die Entscheidung eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde von der Klärung der Vorfrage abhängig,

- a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn (§ 1) oder
- b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
- c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 17b Abs. 2) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 17b Abs. 3) oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder
- e) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung

Geltende Fassung

eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18 Abs. 4 erfolgen würde, so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) sowie für Anschlussbahnen.

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1. Nebenbahnen;
2. Straßenbahnen;
3. Materialbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

Vorgeschlagene Fassung

eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18c erfolgen würde, so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz keine Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, des Landeshauptmannes oder der Regulierungsbehörden ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen;
2. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die ausschließlich zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
3. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die ausschließlich dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dem Verkehr auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
4. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben.

(2) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz keine Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie oder der Regulierungsbehörden ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Nebenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht vernetzten Nebenbahnen;
2. alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich des Verkehrs auf Straßenbahnen;
3. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder Straßenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn oder

Geltende Fassung

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1. Hauptbahnen;
2. die Verleihung einer Konzession nach § 17, die Erklärung der Behörde nach § 30 lit. b), die Erteilung von Genehmigungen nach § 21 Abs. 3 und § 26 Abs. 3 sowie von Bewilligungen nach § 29 Abs. 1 für Nebenbahnen;

Vorgeschlagene Fassung

Straßenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dem Verkehr auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen;

4. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen, jedoch nicht zum Betrieb auf Hauptbahnen bestimmt sind; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
5. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
6. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die sowohl Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch nicht-öffentliche Eisenbahnen, jedoch nicht Hauptbahnen betreiben.
7. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich Neben- oder Straßenbahnen betreiben.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, § 21a Abs. 3, § 25 und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) die Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
3. folgende Angelegenheiten von nicht vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) Entziehung der Konzession gemäß § 14e;

Geltende Fassung

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.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und

Vorgeschlagene Fassung

4. folgende Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen:
- a) Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und § 21a Abs. 3;
 - b) für die in den §§ 13 Abs. 2, 19a, 19b Abs. 2, 21 Abs. 8, 22 Abs. 4 und 7, 26, 27 und 30 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten;
5. folgende Angelegenheiten von solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben:
- a) Ausstellung, Neuausstellung und der Entzug von Sicherheitsgenehmigungen;
 - b) Mitteilung gemäß § 38d;
6. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
7. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;
8. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
9. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb einer Hauptbahn hinaus auch Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben.
10. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen hinaus auch Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und

Geltende Fassung

Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39.

Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

§ 13. (1) Die Behörde erteilt die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen (§§ 14 und 51).

(2) Die Behörde kann aus Gründen der Sicherheit zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmitteln technische Organe entsenden. Dies gilt auch für eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel der Schlaf- und Speisewagenunternehmen und der Waggonleihanstalten, deren Fahrzeuge in den Wagenpark eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens eingestellt werden.

Vorgeschlagene Fassung

Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 42 und 43.

Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

Behördenaufgaben

§ 13. (1) Die Behörde erteilt die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen.

(2) Die Behörde kann aus Gründen der Sicherheit zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen technische Organe entsenden.

Jahresbericht

§ 13a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über seine Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen und der Europäischen Eisenbahnagentur zu übermitteln.

(2) Der Jahresbericht hat folgende Angaben zu enthalten:

1. eine Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG;
2. wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Bau oder der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und der Verkehr auf Eisenbahnen ist;
3. Entwicklungen im Bereich der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;

Geltende Fassung

§ 14. (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 und 5a genannten Genehmigungen erforderlich.

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

Vorgeschlagene Fassung

4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(3) Die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

Sicherheitsempfehlungen

§ 13b. In den an die Behörde gemäß Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, gerichteten Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle ist das Verhältnis von Aufwand und Nutzen darzustellen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Die Behörde hat bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Sicherheitsempfehlungen angemessen zu berücksichtigen.

3. Teil**Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau von und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen****1. Hauptstück****Konzession****Erforderlichkeit der Konzession**

§ 14. (1) Eine Konzession ist erforderlich:

1. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen;
2. zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen;

(2) Keine Konzession ist erforderlich:

Geltende Fassung

Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es ebenfalls keiner Konzession.

§ 17. (1) Die Verleihung der Konzession ist bei der Behörde zu beantragen. In dem Antrag ist glaubhaft zu machen, dass die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient, und anzugeben, wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden sollen.

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. 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.

(3) Die Konzession darf nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn). Vor Verleihung der Konzession ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, und den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von 30 Tagen zu geben.

§ 17. (4) Die Konzession wird für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit verliehen. Diese Zeit läuft ab dem Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

§ 17. (5) Dem Erwerber einer Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn die Voraussetzungen für die Verleihung der Konzession gegeben sind.

Vorgeschlagene Fassung

1. zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und vernetzter bundeseigener Nebenbahnen;
2. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht vernetzten bundeseigenen Nebenbahnen.

Konzessionsverfahren

§ 14a. (1) Die Verleihung der Konzession ist bei der Behörde zu beantragen. In dem Antrag ist glaubhaft zu machen, dass die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient, und anzugeben, wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden sollen.

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. 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.

(3) Die Konzession darf nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn). Vor Verleihung der Konzession ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, und den durch die geplante Eisenbahn örtlich berührten Gemeinden als Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereiches, Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von 30 Tagen zu geben.

Betriebseröffnungsfrist, Konzessionsdauer

§ 14b. Die Konzession ist für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit zu verleihen. Diese Zeit läuft ab dem Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

Erwerb einer Eisenbahn

§ 14c. Dem Erwerber einer öffentlichen Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn die Voraussetzungen für die Verleihung der Konzession gegeben sind.

Geltende Fassung

§ 17. (6) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge, die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn oder eine dem Verkehrsbedürfnis besser entsprechende Umstellung auf den Straßenverkehr) entgegenstehen und die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ohne erhebliche finanzielle Belastung des Bundes möglich ist. Bei Prüfung der Frage einer möglichen finanziellen Belastung des Bundes ist darauf Bedacht zu nehmen, welche finanzielle Belastung des Bundes bei Verlängerung der Konzessionsdauer und welche bei allfälliger Übernahme der Eisenbahn durch den Bund zu erwarten ist. Wird über einen rechtzeitig eingebrachten Antrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden, so gilt diese als auf ein Jahr verlängert.

§ 17. (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.

§ 17. (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.

§ 14. (5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den

Vorgeschlagene Fassung**Verlängerung der Konzessionsdauer**

§ 14d. Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge oder die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn) entgegenstehen. Wird über einen rechtzeitig eingebrachten Antrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden, so gilt diese als auf ein Jahr verlängert.

Konzessionsentziehung

§ 14e. Die Behörde kann die Konzession entziehen, wenn sich der Konzessionsinhaber trotz wiederholter Ermahnung so verhält, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Führung des Betriebes der Eisenbahn oder des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht mehr gegeben sind und dadurch die Sicherheit des Verkehrs auf der Eisenbahn wesentlich beeinträchtigt wird.

Erlöschen der Konzession

§ 14f. Die Konzession erlischt:

1. mit Zeitablauf;
2. bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist, durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 28 Abs. 6) oder bei Konzessionsentziehung;
3. mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

2. Hauptstück**Verkehrsgenehmigung****Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung**

§ 15. Natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich

Geltende Fassung

Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist eine Verkehrsgenehmigung erforderlich.

§ 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

Vorgeschlagene Fassung

bedürfen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf in Österreich liegenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen und in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einer Verkehrsgenehmigung.

Unterlagen zum Antrag

§ 15a. 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 § 15c 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, Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates;
8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz

Geltende Fassung

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.

§ 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.

Vorgeschlagene Fassung

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 Schienenfahrzeuge, 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 Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.

Voraussetzungen

§ 15b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers;
3. fachliche Eignung (§ 15e) 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.

Geltende Fassung

§ 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.

§ 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

Vorgeschlagene Fassung**Zuverlässigkeit**

§ 15c. 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),
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 schwerwiegender Verstöße
 - a) gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das Eisenbahngesetz 1957, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
 - b) gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
 - c) gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
 erlassen worden ist.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

§ 15d. 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

Geltende Fassung

geschuldet werden.

§ 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.

§ 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.

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

§ 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.

Vorgeschlagene Fassung

geschuldet werden.

Fachliche Eignung

§ 15e. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung des Antragstellers ist erfüllt, wenn 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.

Entscheidungspflicht

§ 15f. 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.

Verkehrseröffnungsfrist

§ 15g. In der Verkehrsgenehmigung ist eine Frist für die Eröffnung des Verkehrs auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen von in der Regel sechs Monaten festzusetzen.

Überprüfungen

§ 15h. (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 Verkehrseröffnung, 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.

Geltende Fassung

§ 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.

§ 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

**Vorgeschlagene Fassung
Entziehung, Einschränkung**

§ 15i. (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 Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen 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

§ 15j. (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 in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG 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

Geltende Fassung

2. auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über solche Umstände Auskunft zu erteilen.

§ 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.

§ 14. (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.

§ 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.

§ 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

Vorgeschlagene Fassung

2. auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über solche Umstände Auskunft zu erteilen.

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 15k. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

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

3. Hauptstück**Verkehrskonzession****Erforderlichkeit der Verkehrskonzession**

§ 16. Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich auf Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen durch natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts 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.

Unterlagen zum Antrag

§ 16a. 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 § 15a angeführten Angaben und Unterlagen.

Voraussetzungen

§ 16b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrskonzession zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers;
3. fachliche Eignung (§ 15e) des Antragstellers;

Geltende Fassung

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.

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

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

§ 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. Desweiteren gilt § 17j Abs. 3.

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

Vorgeschlagene Fassung

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 Verkehrskonzession vorliegen.

Verkehrseröffnungsfrist

§ 16c. In der Verkehrskonzession ist eine angemessene Verkehrseröffnungsfrist festzusetzen.

Überprüfungen

§ 16d. § 15h gilt auch für Verkehrskonzessionen.

Entziehung, Einschränkung

§ 16e. § 15i 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 § 15j Abs. 3.

Erlöschen der Verkehrskonzession

§ 16f. § 15k gilt auch für Verkehrskonzessionen.

Geltende Fassung

§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Es gilt § 16.

§ 52. (1) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ob Eisenbahnaufsichtsansprüche zu bestimmen sind und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden. Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27 und 28 gelten sinngemäß. § 19 Abs. 2a gilt auch für Unfälle und Störungen, die auf Anschlussbahnen aufgetreten sind. Im Falle der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit sind auch die Bestimmungen des § 18 Abs. 4 anzuwenden.

§ 52. (2) zweiter Satz:

Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, dass kein Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

§ 51. (2) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(3) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Die

Vorgeschlagene Fassung**4. Hauptstück****Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen****Erforderlichkeit der Genehmigung**

§ 17. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung erforderlich.

Genehmigungsverfahren

§ 17a. (1) Die Erteilung der Genehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Bauplan und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben.

(2) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn).

(3) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden.

(4) Die Genehmigung kann mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verbunden werden.

Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

§ 17b. (1) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(2) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des

Geltende Fassung

Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hierbei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(4) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst über den Verkehr nach Abs. 3 hinausgehend die Beförderung - jedoch ohne Beförderungspflicht - von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

§ 52. (4) Die Zulassung eines Werksverkehrs (erweiterten Werksverkehrs) oder eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ist zu widerrufen, wenn das Eisenbahnunternehmen die Voraussetzungen, die für die Zulassung maßgebend waren, nicht mehr erfüllt.

§ 18. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die Eisenbahn nach Maßgabe der Rechtsvorschriften, der Konzession und nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens (§ 35) und der sonst erforderlichen Genehmigungen (§ 36) zu bauen und zu betreiben.

Vorgeschlagene Fassung

Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausüben oder dem Unternehmen, dem die Eisenbahn dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hierbei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(3) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst über den Verkehr nach Abs. 2 hinausgehend die Beförderung - jedoch ohne Beförderungspflicht - von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

(4) Die Zulassung eines Werksverkehrs (erweiterten Werksverkehrs) oder eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ist zu entziehen, wenn das Eisenbahnunternehmen die Voraussetzungen, die für die Zulassung maßgebend waren, nicht mehr erfüllt.

5. Hauptstück

Rechte des Eisenbahnunternehmens

Bau- und Betriebsrechte

§ 18. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen berechtigt, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört zu bauen und zu betreiben, Verschubleistungen zu erbringen sowie zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn Schienenfahrzeuge auf dieser Eisenbahn zu betreiben.

(2) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzession, Verkehrsgenehmigung, einer einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung oder Verkehrskonzession einerseits und sonstigen Genehmigungen und Bewilligungen andererseits berechtigt, öffentlichen und nicht-öffentlichen Verkehr auf Eisenbahnen zu erbringen und zu diesem Zwecke Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör zu bauen und zu betreiben sowie Schienenfahrzeuge auf einer Eisenbahn zu betreiben.

Geltende Fassung

§ 18. (5) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten und zu betreiben sowie alle Arbeiten, die dem Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn dienen, vorzunehmen.

§ 18. (2) Das Eisenbahnunternehmen hat das ausschließliche Recht auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn insofern, als während der Konzessionsdauer niemandem gestattet werden darf, andere Eisenbahnen zu errichten, die eine dem Eisenbahnunternehmen nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.

§ 18. (3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71.

§ 18. (4) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, von den Eigentümern von Grundstücken und Baulichkeiten die Duldung der Errichtung oder Anbringung von Oberleitungen, Haltevorrichtungen für die Oberleitung, von Signalen und sonstigen für den Bahnbetrieb erforderlichen Einrichtungen (Trennschalter, Kabelzuleitungen, Sicherungs- und Schaltkasten, Haltestellenzeichen und dergleichen) ohne Durchführung des Enteignungsverfahrens und ohne Anspruch auf Entschädigung zu verlangen, soweit hiedurch nicht die bestimmungsgemäße Benützung des Grundes oder des Gebäudes erheblich beeinträchtigt wird.

§ 18. (6) Bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.

Vorgeschlagene Fassung

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigung einerseits und sonstigen erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen andererseits berechtigt, nicht-öffentlichen Güterverkehr, Werksverkehr oder beschränkt-öffentlichen Verkehr zu erbringen und zu diesem Zwecke Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör zu bauen und zu betreiben sowie Schienenfahrzeuge zu betreiben.

(4) Das Eisenbahnunternehmen ist auch berechtigt, die für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten und zu betreiben sowie alle dazu dienenden Arbeiten selbst vorzunehmen.

Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung

§ 18a. Während der Konzessionsdauer darf niemandem gestattet werden, andere Eisenbahnen zu errichten, die eine dem Konzessionsinhaber nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.

Enteignungsrecht

§ 18b. Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954.

Duldungsrechte

§ 18c. Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, von den Eigentümern von Grundstücken und Baulichkeiten die Duldung der Errichtung oder Anbringung von Oberleitungen, Haltevorrichtungen für die Oberleitung, von Signalen und sonstigen für den Betrieb einer Eisenbahn, für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn sowie für den Verkehr auf einer Eisenbahn erforderlichen Einrichtungen (Trennschalter, Kabelzuleitungen, Sicherungs- und Schaltkasten, Haltestellenzeichen und dergleichen) ohne Enteignung und ohne Anspruch auf Entschädigung zu verlangen, soweit hiedurch nicht die bestimmungsgemäße Benützung des Grundes oder des Gebäudes erheblich beeinträchtigt wird.

Schienenersatzverkehr

§ 18d. Bei vorübergehenden Störungen des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder bei einer Einstellung aus Sicherheitsgründen (§ 19b) ist ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen während dieses Zeitraumes berechtigt, den allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht

Geltende Fassung**§ 19. (1) erster Satz**

Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Es haftet, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden.

§ 19. (4) erster Satz

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind.

Vorgeschlagene Fassung

an Schienen gebunden sind.

6. Hauptstück**Pflichten des Eisenbahnunternehmens****Vorkehrungen**

§ 19. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(2) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 bis 3 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind. Er kann weiters allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der für die Sicherheit verantwortlichen Eisenbahnbediensteten und derjenigen, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von

Geltende Fassung**§ 19. (4) zweiter Satz**

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 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.

§ 19. (1) zweiter und dritter Satz

Durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung, staatlich autorisierte Anstalten und Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, ist in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entspricht. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere

Vorgeschlagene Fassung

Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn ausführen, festlegen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen festzulegen, welche beim Bau, bei der Erhaltung und insbesondere als Signal-, Verkehrs- und Betriebsregelungen beim Betrieb von Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem Verkehr auf Eisenbahnen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden, der gemeinsamen Sicherheitsziele, des Standes der Technik, einer Verknüpfung der Eisenbahnen sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; eine solche Festlegung durch Verordnung ist insoweit nicht erforderlich, als sich diese Anforderungen aus unmittelbar anzuwendenden gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen bundesrechtlichen Rechtsvorschriften ergeben. Soweit Gegenstand einer solchen Verordnung der Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen oder der Verkehr auf solchen Eisenbahnen ist, ist diese der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(6) In Verzeichnissen zu Verordnungen gemäß Abs. 4 und 5 können, soweit Dokumentationen über ihren vollständigen Inhalt vorliegen und diese Dokumentationen für jedermann gleichermaßen zugänglich sind, österreichische und internationale Normen, technische Spezifikationen, technische Regelungen oder sonstige technische Vorschriften angeführt werden, bei deren Anwendung davon auszugehen ist, dass den grundlegenden Anforderungen nach dem Stand der Technik entsprochen wird oder die bei der Beurteilung, ob dem entsprochen wird, wichtig oder hilfreich sind. Diese Verzeichnisse können durch Kundmachung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie dem aktuellen Stand angepasst werden.

Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

§ 19a. (1) Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des § 39c verfügen, haben durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung, Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse oder Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-,

Geltende Fassung

festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

§ 19. (3) Ist die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes zu verfügen. Der Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist.

Vorgeschlagene Fassung

Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Bei Eisenbahnanlagen, Betriebsmitteln einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstigem Zugehör einer nicht-öffentlichen Eisenbahn kann diese Prüfung auch durch im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen durchgeführt werden. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

(2) Werden den im Abs. 1 angeführten Prüfberechtigten vom Eisenbahnunternehmen vollständige, schlüssige und nachvollziehbare Unterlagen über den zum Prüfungszeitpunkt vorliegenden Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge, und von sonstigem Zugehör vorgelegt, die auf Grund dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs-, oder Betriebsbewilligungsbescheiden oder auf Grund von bescheidmäßig genehmigten allgemeinen Anordnungen erstellt wurden, ist die inhaltliche Richtigkeit der Unterlagen vom Prüfberechtigten anzunehmen, es sei denn, dass der tatsächliche Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und des sonstigen Zugehör augenscheinlich nicht dem in diesen Unterlagen ausgewiesenen Zustand entspricht.

Einstellung aus Sicherheitsgründen

§ 19b. (1) Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde im ersteren Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn und im anderen Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes gegenüber dem zum Betrieb der Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern im ersteren Fall die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und im anderen Fall die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der eingestellte Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung anderer Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

(2) Ist die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn auf Grund des Zustandes von Schienenfahrzeugen oder der Führung des Betriebes von Schienenfahrzeugen nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes auf einer solchen Eisenbahn gegenüber dem zum Betrieb von Schienenfahrzeugen berechtigten

Geltende Fassung

§ 19. (2a) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen, die in der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auftreten, unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.

§ 20. (1) Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen (Wasserläufe) sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme verweigert, so entscheidet die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat.

§ 20. (3) Zwischen der Eisenbahn und ihrer Umgebung sind vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten Einfriedungen oder Schutzbauten herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Ob dieses Erfordernis vorliegt, wird im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren festgestellt. Erweist sich später eine Abweichung vom

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung von anderen Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

Meldepflicht bei Unfällen und Störungen

§ 19c. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn, beim Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn oder beim Verkehr auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn auftreten, unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.

Verkehrsanlagen, Wasserläufe

§ 20. (1) Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen und Wasserläufe sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen und Wasserläufe sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme verweigert, so entscheidet die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat.

Einfriedungen, Schutzbauten

§ 20a. Zwischen der Eisenbahn und ihrer Umgebung sind vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten Einfriedungen oder Schutzbauten herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Ob dieses Erfordernis vorliegt, wird im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren festgestellt. Erweist sich später eine Abweichung vom

Geltende Fassung

bestehenden Zustand als erforderlich, so hat die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Erneuerung der zu tragen, der sie verursacht hat. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

§ 21. (1) erster Satz

Das Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter).

§ 21. (1) zweiter Satz

Für den verantwortlichen Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen.

§ 21. (1) dritter bis letzter Satz

Die Bestellung des verantwortlichen Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn weder hinsichtlich der Verlässlichkeit noch der Eignung Bedenken bestehen. Wenn sich solche in der Folgezeit ergeben, so ist die Genehmigung zu widerrufen.

(2) Bei großen Eisenbahnunternehmen können neben dem verantwortlichen Betriebsleiter noch für einzelne Betriebszweige Betriebsleiter bestellt werden (fachlich zuständige Betriebsleiter). Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde namhaft zu

Vorgeschlagene Fassung

bestehenden Zustand als erforderlich, so hat die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Erneuerung zu tragen, wer sie verursacht hat. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

Betriebsleiter

§ 21. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehørs sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich ist.

(2) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehørs und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen verantwortlich ist.

(3) Bei einem zum Bau und Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen genügt die Bestellung einer Person als Betriebsleiter.

(4) Für den verantwortlichen Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen.

(5) Abs. 1 bis 4 gilt nicht für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb berechnete Eisenbahnunternehmen.

(6) Die Bestellung des Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn weder hinsichtlich der Verlässlichkeit noch der Eignung Bedenken bestehen. Wenn sich solche in der Folgezeit ergeben, so ist die Genehmigung zu widerrufen.

(7) Die Bestellung des Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf abweichend von Abs. 6 für Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen berechnete sind, keiner Genehmigung der Behörde.

(8) Bei großen Eisenbahnunternehmen können neben dem Betriebsleiter fachlich zuständige Betriebsleiter bestellt werden. Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde anzuzeigen.

Geltende Fassung

machen.

§ 21. (3) erster Satz

Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu regeln.

§ 21. (3) zweiter Satz

Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.

§ 22. (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

Vorgeschlagene Fassung**Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete**

§ 21a. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu regeln.

(2) Abs. 1 gilt nicht für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb berechnete Eisenbahnunternehmen.

(3) Die im Abs. 1 angeführten Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.

(4) Abs. 3 gilt nicht für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf im § 7 Z 2 angeführten Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb berechnete Eisenbahnunternehmen.

(5) Ist Verhalten einschließlich der Ausbildung der im Abs. 1 angeführten Bediensteten bereits durch Bundesgesetz oder in auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen geregelt, so bedarf es für ein solches Verhalten einschließlich der Ausbildung keiner Regelung durch allgemeine Anordnungen.

Tarif, Fahrplan

§ 22. (1) Ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, hat diesen bedarfsgerecht und wirtschaftlich zumutbar auf Grund von Tarifen und 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 Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringen, haben die Tarife und Fahrpläne unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23 rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

Geltende Fassung

Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen .

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

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

(5) Die Tarife der Straßenbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Beförderungsbedingungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

§ 52. (3) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Diese bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

§ 22. (6) Im Falle des Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 146, kann die Behörde jederzeit die zur Erfüllung des Einsatzzweckes unbedingt notwendigen Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen.

§ 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.

Vorgeschlagene Fassung

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

(4) Die Behörde kann unter Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 156 vom 28.06.1969 S. 01, in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. Nr. L 169 vom 29.06.1991 S. 01, Änderungen der Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen anordnen. Außerhalb des Anwendungsbereiches dieser Verordnung kann die Behörde Änderungen der Fahrpläne für den öffentlichen Verkehr anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(5) Die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

(6) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

(7) Im Falle des Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 146, kann die Behörde jederzeit die zur Erfüllung des Einsatzzweckes unbedingt notwendigen Änderungen der Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen und der Fahrpläne für den öffentlichen Verkehr anordnen.

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.

Geltende Fassung

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

§ 26. (3) Die Veräußerung oder Verpachtung einer Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes bedarf der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(5) Wurden die in Abs. 3 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 124 Abs. 2, nichtig.

§ 27. Das Eisenbahnunternehmen hat über seinen Geschäftsbetrieb so Buch zu führen, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung des Aufsichtsrechtes erforderlichen Feststellungen treffen kann; es hat der Behörde alle hierfür erforderlichen Auskünfte zu erteilen; es hat insbesondere auch die für die Eisenbahnstatistik nötigen Angaben rechtzeitig und vollständig zu liefern und den sich ausweisenden Aufsichtsorganen alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstigen Belege zur Einsicht und Prüfung vorzulegen.

§ 28. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb sowie für die Erbringung

Vorgeschlagene Fassung**Gemeinwirtschaftliche Leistungen**

§ 24. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376.

Genehmigungspflichtige Rechtsakte

§ 25. Die Veräußerung oder Verpachtung einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn, die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles der Abwicklung des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder auf Teilen einer öffentlichen Eisenbahn bedarf bei sonstiger Nichtigkeit dieser Rechtsakte der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens

§ 26. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat über seinen Geschäftsbetrieb so Buch zu führen, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Feststellungen treffen kann; es hat der Behörde alle hierfür erforderlichen Auskünfte zu erteilen; es hat insbesondere auch den sich ausweisenden Behördenorganen alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstigen Belege zur Einsicht und Prüfung vorzulegen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control GmbH die von dieser für die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt, einschließlich der Auswirkungen auf die Fahrgäste und Kunden, benötigten und von der Schienen-Control GmbH angeforderten Daten vollständig innerhalb angemessener Frist zu liefern. Die Schienen-Control GmbH hat der Bundesanstalt Statistik Österreich auf deren Aufforderung hievon diejenigen Daten zu übermitteln, die für die Erstellung der Schienenverkehrsstatistik nach dem Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983, erforderlich sind. Dabei ist § 10 des Bundesstatistikgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 163/1999, anzuwenden.

Erleichterungen

§ 27. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb von Nebenbahnen,

Geltende Fassung

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.

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

Vorgeschlagene Fassung

Straßenbahnen und nicht öffentlichen Eisenbahnen sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen und für den Verkehr auf diesen weitere Erleichterungen von sich aus den §§ 19 bis 26 und 30 ergebenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit des Betriebes dieser Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen und des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

§ 28. (1) Ist die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Teiles einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, so hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes zu bewilligen.

(2) Abgesehen von den Fällen einer vorübergehenden Störung des Betriebes (§ 18d, § 66) oder einer solchen Einstellung aus Sicherheitsgründen (§ 19b), ist eine vorübergehende Einstellung eines wirtschaftlich nicht mehr zumutbaren Betriebes auf höchstens drei Jahre befristet zu bewilligen. Im Falle einer Hauptbahn oder einer vernetzten Nebenbahn oder von Teilen solcher Eisenbahnen ist die Bewilligung zu erteilen, wenn sich bei der Netzfahrplanerstellung herausstellte, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht oder nur für ein geringfügiges Ausmaß vorliegen.

(3) Im Antrag auf Bewilligung einer vorübergehenden Einstellung des Betriebes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit sind auch die Vorkehrungen anzuzeigen, die einerseits aus Sicherheitsgründen während der Einstellung des Betriebes notwendig sind und die andererseits die Möglichkeit zur Wiederaufnahme des Betriebes gewährleisten sollen. Falls aus diesen Gründen weitere Vorkehrungen notwendig sind, hat sie die Behörde bei einer Bewilligung der vorübergehenden Einstellung des Betriebes anzuordnen.

(4) Vor der Bewilligung einer dauernden Einstellung des Betriebes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Weiterführung ist nachzuweisen, dass Bemühungen des antragstellenden Eisenbahnunternehmens zum Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben. Die Erfolglosigkeit der Bemühungen ist anhand der Ergebnisse einer Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote zu belegen.

Geltende Fassung

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

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

§ 29. (3) Bei den Bahnen gemäß § 12 Abs. 2 und 3 hat der Landeshauptmann, dessen örtlicher Wirkungsbereich betroffen ist, zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht, wobei auf öffentliche Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, Bedacht zu nehmen ist. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

Vorgeschlagene Fassung

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

(6) Wird die dauernde Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn oder eines Teiles derselben bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

Auflassung einer Eisenbahn

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen. Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder von Teilen einer aufzulassenden Eisenbahn hat der im Abs. 2 angeführten Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder Teile einer aufzulassenden Eisenbahn verursacht werden könnten, und im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit zu treffen beabsichtigt.

(2) Bei dauernder Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn (§ 28) oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn hat der Landeshauptmann, bei dauernder Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat die Bezirksverwaltungsbehörde, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, von Amts wegen zu verfügen, welche Eisenbahnanlagen über die bekannt gegebenen Eisenbahnanlagen hinaus zu beseitigen und welche über die angezeigten Vorkehrungen hinaus gehenden Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von Teilen einer aufzulassenden Eisenbahn verursacht werden könnten, zu vermeiden. Ist keine behördliche Verfügung notwendig, ist dies dem Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder dem Inhaber von Teilen einer aufzulassenden Eisenbahn mitzuteilen.

(3) Der Inhaber der Eisenbahn oder der Inhaber eines Teiles einer aufzulassenden Eisenbahn hat die durchgeführte Auflassung der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder von betriebseingestellten Teilen einer Eisenbahn der Behörde anzuzeigen.

(4) Die dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellte Teil einer Eisenbahn gilt als aufgelassen, wenn der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn diese entsprechend seiner Anzeige, und falls die Behörde eine Verfügung gemäß Abs. 2 erlassen hat auch entsprechend dieser Verfügung, aufgelassen hat und die Behörde dies bescheidmäßig festgestellt hat.

Geltende Fassung

§ 45. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen, der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs sowie des Verhaltens gegenüber Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane). Sie haben auch für die Ordnung auf den Bahnhofvorplätzen zu sorgen, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind von der Behörde oder von Organen des Eisenbahnunternehmens, die von dieser hiezu ermächtigt wurden, in Eid zu nehmen. Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihres Dienstes, sofern sie sich nicht in Uniform befinden oder ein Dienstabzeichen tragen, mit einem Ausweis, aus dem ihre amtliche Eigenschaft hervorgeht, versehen sein. Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Obliegenheiten ungeeignet zeigen, sind abzurufen.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7 sowie § 44 auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnahme nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

Vorgeschlagene Fassung

(5) Abs. 1 bis 4 gelten sinngemäß auch für Anlagen und Bauten, die auf Grundlage einer für erloschen erklärten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bereits errichtet worden sind, mit der Maßgabe, dass zuständige Behörde der Landeshauptmann ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von diesem oder dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für erloschen erklärt worden ist, und dass zuständige Behörde die Bezirksverwaltungsbehörde ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von ihr für erloschen erklärt worden ist.

Eisenbahnaufsichtsorgane

§ 30. (1) Eisenbahnunternehmen haben Eisenbahnbedienstete zur Überwachung des Verhaltens von Personen gegenüber Eisenbahnanlagen einer öffentlichen Eisenbahn, in auf öffentlichen Eisenbahnen betriebenen Schienenfahrzeugen und im Verkehr auf einer öffentlichen Eisenbahn zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane). Die Überwachung schließt die der Ordnung auf den Bahnhofvorplätzen mit ein, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind. Bei Eisenbahnen, auf denen Zugangsrechte ausgeübt werden, hat die Überwachung auch das Verhalten der Eisenbahnbediensteten von Zugang ausübenden Eisenbahnunternehmen einzuschließen, soweit das für die Gewährung der Sicherheit und Ordnung der Abwicklung des jeweiligen Betriebes der Eisenbahn und des jeweiligen Verkehrs auf der Eisenbahn insgesamt erforderlich ist.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind von der Behörde oder von Organen des Eisenbahnunternehmens, die von dieser hiezu ermächtigt wurden, in Eid zu nehmen. Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit mit einem Ausweis versehen sein, aus dem ihre Eigenschaft und ihre Überwachungsbefugnisse hervorgehen. Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Befugnisse als nicht mehr geeignet erweisen, sind unverzüglich abzurufen; dies ist der Behörde anzuzeigen.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1 und 47b auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnahme nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

Geltende Fassung

§ 14. (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 und 5a genannten Genehmigungen erforderlich.

Vorgeschlagene Fassung**7. Hauptstück****Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen****1. Abschnitt****Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung****Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung**

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat; werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Für das oder die Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

(2) Als Sachverständige gemäß Abs. 1 gelten und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen:

Geltende Fassung

§ 34. (2) Der Bauentwurf ist vor der Bauverhandlung durch mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann diese Frist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

§ 34. (3) Den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, ist Gelegenheit zu geben, zu dem Bauentwurf Stellung zu nehmen.

Vorgeschlagene Fassung

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beedigt sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Bauentwurf

§ 31b. (1) Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein:

1. die Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen;
2. ein Bau- und Betriebsprogramm;
3. die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;
4. die im § 31e genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen treffen.

Mündliche Verhandlung

§ 31c. Der Bauentwurf ist vor einer mündlichen Verhandlung durch mindestens zwei Wochen und höchstens sechs Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann die Auflagefrist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

Berührte Interessen

§ 31d. Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.

Geltende Fassung

§ 34. (4) Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, sind insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

§ 35. (4) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die

Vorgeschlagene Fassung**Parteien**

§ 31e. Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51/1991, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Bauausführungsfrist

§ 31g. In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner

Geltende Fassung

Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

§ 36. (3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde im Einzelfall zu genehmigen.

Vorgeschlagene Fassung

Ausführung in Betrieb zu nehmen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

2. Abschnitt**Bauartgenehmigung****1. Unterabschnitt****Schienenfahrzeuge****Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung**

§ 32. (1) Vor Erteilung einer Betriebsbewilligung ist für die Inbetriebnahme einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge sowie veränderter einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge eine Bauartgenehmigung erforderlich.

(2) Keine Bauartgenehmigung ist erforderlich für die Inbetriebnahme von Reisezugwagen und Güterwagen, die

1. internationalen einheitlichen Baumustern entsprechen,
2. deren Verfügungsberechtigte ihren Hauptwohnsitz (Sitz) außerhalb Österreichs haben, und
3. die in einem anderen Staat behördlich oder in einer sonst in diesem Staat zulässigen Form zugelassen sind.

Antrag

§ 32a. (1) Die Erteilung der Bauartgenehmigung ist bei der Behörde unter Beigabe eines Bauentwurfes in dreifacher Ausfertigung zu beantragen.

(2) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

(3) Dem Antrag um Erteilung einer Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines nicht unter § 32b Abs. 2 und 3 angeführten Schienenfahrzeuges oder eines nicht unter § 32b Abs. 2 und 3 angeführten, veränderten Schienenfahrzeuges sind Gutachten beizugeben; diese zum Beweis, ob das Schienenfahrzeug oder das veränderte Schienenfahrzeug dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Für das oder die Gutachten gilt die widerlegbare

Geltende Fassung

§ 36. (4) Die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Genehmigungen sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs

Vorgeschlagene Fassung

Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

(4) Dem Antrag um Erteilung der Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines Nostalgieschienenfahrzeug ist für den Fall, dass dieses Schienenfahrzeug nicht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages entspricht, die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zu diesem Zeitpunkt die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet ist.

(5) Dem Antrag um Erteilung der Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines gebrauchten, ausländischen Schienenfahrzeuges sind zum Beweis, ob das Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Zulassung im Ausland entspricht, Gutachten beizugeben. Weiters sind die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet ist.

(6) Die beizugebenden Gutachten dürfen unter Einhaltung der im § 31a Abs. 2 angeführten Voraussetzungen nur erstattet werden von:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind;
6. sonstige Personen mit Hauptwohnsitz (Sitz) in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, wenn diese Personen in diesen Staaten zur Erstattung von Gutachten im Bereich der Schienenfahrzeugtechnik in Zulassungsverfahren bestellt werden dürfen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 32b. (1) Die Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn ein in Betrieb zu nehmendes Schienenfahrzeug oder ein in Betrieb zu nehmendes, verändertes

Geltende Fassung

sowie des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen.

Vorgeschlagene Fassung

Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, entspricht.

(2) Besteht für Schienenfahrzeuge ein museales oder ein anderes fachlich begründetes Interesse an der Beibehaltung oder Herstellung eines historischen Zustandes (Nostalgieschienenfahrzeuge), so ist für die Inbetriebnahme eines solchen Schienenfahrzeuges abweichend von Abs. 1 eine Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages nicht entsprochen wird, jedoch durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist.

(3) Für die Inbetriebnahme gebrauchter, ausländischer Schienenfahrzeuge ist abweichend von Abs. 1 eine Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik nicht zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages, sondern zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Zulassung im Ausland entsprochen ist, und durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist.

Berechtigungen

§ 32c. (1) In der Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen das von der Bauartgenehmigung erfasste Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf.

(2) Die Bauartgenehmigung berechtigt für sich, noch vor Erteilung einer Betriebsbewilligung, zur Inbetriebnahme der von der Bauartgenehmigung erfassten Schienenfahrzeuge außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr.

Befristung in der Bauartgenehmigung

§ 32d. In der Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist festzusetzen, innerhalb der Schienenfahrzeuge, veränderte Schienenfahrzeuge oder gebrauchte, ausländische

Geltende Fassung

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

§ 36. (3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde im Einzelfall zu genehmigen.

Vorgeschlagene Fassung

Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung entsprechend in Betrieb genommen werden dürfen. Sofern in der Zwischenzeit keine Änderung des Standes der Technik eingetreten ist, hat die Behörde auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist für einen solchen Zeitraum zu verlängern, innerhalb dessen keine maßgebliche Änderung des Standes der Technik zu erwarten ist.

Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

§ 32e. Im Ermittlungsverfahren kann die Behörde insbesondere auch anordnen, dass eine zeitlich befristete Erprobung gebauter oder veränderter Schienenfahrzeuge sowie bestehender gebrauchter, ausländischer Schienenfahrzeuge außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu erfolgen hat, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes dieser Schienenfahrzeuge notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

2. Unterabschnitt**Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen****Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung**

§ 33. Für den Bau einer unbestimmten Anzahl baugleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen oder der Veränderung einer unbestimmten Anzahl baugleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen ist die Erteilung einer Bauartgenehmigung zulässig.

Antrag

§ 33a. (1) Die Erteilung der Bauartgenehmigung kann bei der Behörde beantragt werden. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder die zu verändernde eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Für das oder die Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

(2) Die beizugebenden Gutachten dürfen unter Einhaltung der im § 31a Abs. 2 angeführten Voraussetzungen nur erstattet werden von:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen

Geltende Fassung

§ 36. (4) Die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Genehmigungen sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen.

Vorgeschlagene Fassung

Umfanges ihrer Akkreditierung;

3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beedigt sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 33b. (1) Die Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder eine zu verändernde eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung betrieben werden soll, entspricht.

(2) In der Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder die zu verändernde eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf.

Befristung in der Bauartgenehmigung

§ 33c. In der Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist festzusetzen, innerhalb der eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen der Bauartgenehmigung entsprechend in Betrieb genommen werden dürfen. Sofern in der Zwischenzeit keine Änderung des Standes der Technik eingetreten ist, hat die Behörde auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist für einen solchen Zeitraum zu verlängern, innerhalb dessen keine maßgebliche Änderung des Standes der Technik zu erwarten ist.

3. Abschnitt**Betriebsbewilligung****Erforderlichkeit der Betriebsbewilligung**

§ 14. (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

§ 34. (1) Die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder

Geltende Fassung

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

§ 37. (1) Mit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 oder 36 kann die Behörde die Bewilligung zur Inbetriebnahme der vollendeten Bauten, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel verbinden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken bestehen.

§ 37. (2) Sofern nicht schon eine Betriebsbewilligung gemäß Abs. 1 erteilt wurde oder die Erteilung der Betriebsbewilligung nach § 14 Abs. 3 überhaupt entfällt, ist die Erteilung der Betriebsbewilligung zu beantragen.

§ 37. (3) Die Behörde kann die nach Abs. 2 beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen

Vorgeschlagene Fassung

veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

(2) Die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen, von veränderten Schienenfahrzeugen oder von gebrauchten ausländischen Schienenfahrzeugen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn hierfür eine Bauartgenehmigung erteilt wurde.

Verbindung mit anderen Genehmigungen

§ 34a. Wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn keine Bedenken bestehen, kann die Behörde verbinden:

1. die Bewilligung zur Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung;
2. die Bewilligung zur Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen, veränderten Schienenfahrzeugen oder von gebrauchten ausländischen Schienenfahrzeugen mit der Bauartgenehmigung.

Antrag

§ 34b. Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist zu beantragen. Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs. 2 sinngemäß. An Stelle einer Prüfbescheinigung kann eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Erteilung der Betriebsbewilligung

§ 35. (1) Die Behörde kann die beantragte Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, veränderte Eisenbahnanlage, nicht ortsfeste

Geltende Fassung

oder Fahrbetriebsmittel unter der Leitung von im § 15 bezeichneten Personen ausgeführt wurden und keine Bedenken dagegen bestehen, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Ansonsten ist nach Lage des Falles insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Genehmigung gemäß § 36 entsprechend ausgeführt sind, die Sicherung gegen Zündung durch Funken (§ 40 Abs. 1) stattgefunden hat und die Betriebsmittel betriebssicher beschaffen sind.

§ 14. (3) Bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringen Umfanges, bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel in geringem Umfang sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung. Voraussetzung ist, dass das Eisenbahnunternehmen diese Maßnahmen unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte und Interessen Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

Vorgeschlagene Fassung

eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen ohne weiteres erteilen, wenn diese unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen ausgeführt wurden und keine Bedenken dagegen bestehen, dass ein sicherer Betrieb der Eisenbahn, ein sicherer Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und ein sicherer Verkehr auf der Eisenbahn gewährleistet ist. Ansonsten ist nach Lage des Falles zu prüfen, ob die vorangeführte Eisenbahnanlage oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

(2) Wenn keine Bedenken dagegen bestehen, dass die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist, kann die Behörde die beantragte Betriebsbewilligung für ein Schienenfahrzeug, ein verändertes Schienenfahrzeug oder ein gebrauchtes ausländisches Schienenfahrzeug unter der aufschiebenden Bedingung erteilen, dass eine Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person vorgelegt wird, die eine anstandslose Erprobung des Schienenfahrzeuges einschließlich der Ergebnisse der Erprobung durch diese Person und seine Übereinstimmung mit der Bauartgenehmigung auf Basis einer Überprüfung durch diese Person ausweist. Für ein gebrauchtes ausländisches Schienenfahrzeuge kann überdies die Betriebsbewilligung auch dann ohne weiteres erteilen werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass eine dieser Erprobung und Prüfung gleichwertige Erprobung in dem Staat, in dem dieses Schienenfahrzeug zugelassen wurde, erfolgt ist. Ansonsten ist nach der Lage des Falles zu prüfen, ob die vorangeführten Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung entsprechen.

4. Abschnitt**Genehmigungsfreie Vorhaben**

§ 36. (1) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist erforderlich:

1. bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen;
2. bei Veränderungen eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen und für die Inbetriebnahme von veränderten Schienenfahrzeugen, soweit die

Geltende Fassung

§ 14. (4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Bauvorhaben oder Maßnahmen jedenfalls die Voraussetzungen des § 14 Abs. 3 erfüllen und auf welche daher die Bestimmungen der §§ 32 ff. nicht anzuwenden sind.

Vorgeschlagene Fassung

Veränderungen keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung führenden Arbeiten bedingen;

3. für die Inbetriebnahme von Kleinstfahrzeugen mit Schienenfahrwerk sowie Zweiwegefahrzeugen, die ausschließlich in Bereichen eingesetzt werden, die für den sonstigen Verkehr auf der Eisenbahn gesperrt sind;

4. bei Abtragungen.

Voraussetzung ist, dass diese Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z 1 bis 4 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung näher bezeichnen, für welche der in Abs. 1 Z 1 bis 3 angeführten Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen jedenfalls bei Einhaltung der im Abs. 1 angeführten Voraussetzung keine eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung erforderlich ist.

(3) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist erforderlich und keine Bauartgenehmigung ist zu erteilen für den Bau oder die Veränderung von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, wenn deren Bau oder Veränderung entsprechend einer europäischen technischen Zulassung erfolgen soll oder für die jeweilige eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung europäische Normen, europäische Spezifikationen oder gemeinsame technische Spezifikationen vorliegen und deren Bau oder Veränderung entsprechend dieser Normen und Spezifikationen erfolgen soll.

(4) Keine Bauartgenehmigung ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen erfolgen und Vorkehrungen getroffen sind, die sicherstellen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn nicht gefährdet sind:

1. außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr stattfindende Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung der Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

2. Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, die für den Export bestimmt sind und für die keine Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt werden soll;
3. Überstellungsfahrten eines Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn, auf der es genehmigungsgemäß nicht betrieben werden darf;
4. Überstellungsfahrten eines ausländischen Schienenfahrzeuges im Transit durch Österreich;
5. Interessenten- und Demonstrationsfahrten mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
6. Ausbildungsfahrten für Eisenbahnbedienstete mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
7. vereinzelt stattfindende Sonderfahrten für einen begrenzten Teilnehmerkreis zur Vorstellung ausländischer Schienenfahrzeuge im Rahmen des geplanten Überganges der Verfügungsberechtigung;
8. vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen, deren Verfügungsberechtigte ihren Hauptwohnsitz (Sitz) in einem anderen Staat haben und diese Schienenfahrzeuge in diesem Staat behördlich zugelassen sind, zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

8. Hauptstück**Sicherheitsbescheinigung****Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung**

§ 37. Für die Ausübung von Zugang auf der Schieneninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen und die Art der dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung ist

1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und B erforderlich, die sich auf die Art der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung und die Eisenbahn beziehen muss, auf der dieser Zugang ausgeübt wird und
2. für 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 neben einer in ihrem Sitzstaat ausgestellten

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Sicherheitsbescheinigung eine Sicherheitsbescheinigung Teil B erforderlich.

Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens

§ 37a. (1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf und des Verkehrs auf den Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, zu treffen. Diese Vorkehrungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

(2) Mit dem Antrag um Genehmigung der Vorkehrungen sind vorzulegen:

1. Angaben über die die Eisenbahnbediensteten, die Schienenfahrzeuge und den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen betreffenden Regelungen in Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, in Bundesgesetzen, in Verordnungen, die auf Grund von Bundesgesetzen ergangen sind oder in sonstigen nationalen Sicherheitsvorschriften und in Bescheiden, mit denen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, eine Bauartgenehmigung oder eine Betriebsbewilligung erteilt wurde sowie Nachweise, die die Einhaltung dieser Regelungen durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen;
2. Angaben zu den verschiedenen Kategorien, zur fachlichen Qualifikation sowie zu Einzelheiten zur Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, die sich in einem Dienst-, Arbeits- oder Auftragsverhältnis zum Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden und die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, einschließlich von Nachweisen, dass diese Eisenbahnbediensteten die Anforderungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, soweit solche existieren, und die auf diese Eisenbahnbediensteten bezug habenden Bundesgesetze und auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen erfüllen;
3. Angaben zu den Arten und der Wartung der verwendeten Schienenfahrzeuge einschließlich der Nachweise, dass diese Schienenfahrzeuge die Anforderungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, soweit solche existieren, erfüllen und den auf Schienenfahrzeuge bezug habenden Bundesgesetzen und auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen und einer Bauartgenehmigung entsprechen.

(3) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die getroffenen Vorkehrungen geeignet sind, einen sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und einen sicheren Verkehr auf den im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, zu gewährleisten.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

(4) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie alle Änderungen des für die erteilte Genehmigung entscheidungsrelevanten Sachverhaltes, insbesondere die Einführung neuer Kategorien von Eisenbahnbediensteten und den Einsatz anderer Schienenfahrzeugarten, bekannt zu geben. Diesfalls sind die gemäß Abs. 1 getroffenen Vorkehrungen zu aktualisieren und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen.

(5) Im Ermittlungsverfahren können auch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung sowie staatlich autorisierte Anstalten als Sachverständige bestellt werden.

(6) Werden die gemäß Abs. 1 genehmigten Vorkehrungen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht oder nicht vollständig getroffen, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Genehmigung mit Bescheid zu entziehen.

Ausstellung von Bescheinigungen

§ 37b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat

1. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich auf Antrag eine als „Sicherheitsbescheinigung Teil A und B“ bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems und die Genehmigung der Vorkehrungen gemäß § 37a unter Anführung des Zertifikates und des Bescheides, der Art der Eisenbahnverkehrsleistung und der Eisenbahn, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, beurkundet ist und
2. 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 eine als „Sicherheitsbescheinigung Teil B“ bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Genehmigung der Vorkehrungen gemäß § 37a unter Anführung des Bescheides, der Art der Eisenbahnverkehrsleistung und der Eisenbahn, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, beurkundet ist.

(2) Vor einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung Teil A und B hat dieses dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachzuweisen, dass es über ein eingeführtes zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt und die für die Erteilung einer

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

(3) Vor einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung Teil B hat dieses dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachzuweisen, dass es die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

Entzug von Bescheinigungen

§ 37c. (1) Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

1. die Sicherheitsbescheinigung Teil A und B während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn
 - a) ihm die Genehmigung nach § 37a entzogen wurde,
 - b) es nicht mehr über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagement verfügt oder
 - c) es innerhalb eines Jahres ab Zustellung der Sicherheitsbescheinigung Teil A und B keinen Zugang auf der Schieneninfrastruktur oder auf Teilen derselben, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, ausgeübt hat, oder
2. die Sicherheitsbescheinigung Teil B während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn
 - a) ihm die Genehmigung nach § 37a entzogen wurde oder
 - b) es innerhalb eines Jahres ab Zustellung der Sicherheitsbescheinigung Teil B keinen Zugang auf der Schieneninfrastruktur oder auf Teilen derselben, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, ausgeübt hat.

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Vorliegen der Entziehungstatbestände des Abs. 1 Z 1 lit. b) oder c) zu melden. Ein 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 ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 2 lit. b) zu melden.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Behörde Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B oder Sicherheitsbescheinigungen Teil B, die mit Bescheid entzogen wurden oder deren Gültigkeit abgelaufen ist, unaufgefordert zurückzustellen.

Mitteilungspflichten

§ 37d. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzugs der Sicherheitsbescheinigung Teil A und B, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuausgestellten Sicherheitsbescheinigung Teil A und B und der davon erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Ist die Sicherheitsbescheinigung Teil A und B mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung Teil B der ausländischen Behörde mitzuteilen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung oder einen dieser entsprechenden Rechtsakt ausgestellt hat.

9. Hauptstück**Sicherheitsgenehmigung****Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung**

§ 38. Zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen, einschließlich des zum Betrieb solcher Eisenbahnen erforderlichen Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen, ist eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich.

Nachweis getroffener Vorkehrungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

§ 38a. (1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat der Behörde in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend den Nachweis zu erbringen, dass es die gemäß § 19 Abs. 1 und gemäß § 19 Abs. 2 erster Satz zu treffenden Vorkehrungen getroffen hat.

(2) Treten bei der Behörde begründete Zweifel darüber auf, dass die gemäß Abs. 1 nachgewiesenen, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu treffenden Vorkehrungen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht oder nicht vollständig getroffen wurden, hat die Behörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erbringung eines neuerlichen Nachweises innerhalb einer Frist von sechs Wochen aufzufordern.

Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung

§ 38b. (1) Die Behörde hat einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Antrag eine als Sicherheitsgenehmigung bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, wenn der Nachweis gemäß § 38a erbracht worden ist und ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingeführt ist. In der

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Sicherheitsgenehmigung ist die Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems und die Erbringung des Nachweises gemäß § 38a zu beurkunden.

(2) Vor einer vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsgenehmigung hat dieses der Behörde nachzuweisen, dass es über ein eingeführtes zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt und die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 38a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

Entzug der Sicherheitsgenehmigung

§ 38c. (1) Die Sicherheitsgenehmigung ist während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt oder der im § 38a angeführte Nachweis nicht mehr erbracht werden kann.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Behörde Sicherheitsgenehmigungen, die mit Bescheid entzogen wurden oder deren Gültigkeit abgelaufen ist, unaufgefordert zurückzustellen.

Mitteilungspflichten

§ 38d. Die Behörde hat der Europäischen Eisenbahngagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsgenehmigung unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzuges der Sicherheitsgenehmigung, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neu ausgestellten Sicherheitsgenehmigung und der davon erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Ist die Sicherheitsgenehmigung mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahngagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

10. Hauptstück**Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht****Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems**

§ 39. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben und sonstige Eisenbahnunternehmen können ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen, um vor Betriebsaufnahme sicherzustellen:

1. die Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele;
2. die Erfüllung der in Verordnungen nach § 19 festgelegten grundlegenden Anforderungen und der in den Technischen Spezifikationen für die

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

- Interoperabilität festgelegten Sicherheitsanforderungen;
3. die Anwendung der einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

Zweck des Sicherheitsmanagementsystems

§ 39a. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem soll die Kontrolle aller Risiken, die mit den Tätigkeiten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten, der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen verbunden sind, berücksichtigen. Die sich aus Tätigkeiten anderer Beteiligter ergebenden Risiken sind angemessen zu berücksichtigen.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat auch die Folgen, die sich aus der Ausübung von Zugangsrechten verschiedener Zugangsberechtigter auf seiner Schieneninfrastruktur ergeben, zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass Zugangsberechtigte unter Einhaltung der in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität enthaltenen Anforderungen, der Einhaltung von Bestimmungen in Verordnungen nach § 19 und unter Einhaltung der besonderen Anforderungen für einen sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und dem Verkehr auf seiner Schieneninfrastruktur bei Ausübung des Zuganges tätig werden können.

Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems

§ 39b. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende wesentliche Bestandteile zu enthalten:

1. eine Sicherheitsordnung, die von zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten genehmigt und den Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausführen, mitgeteilt wird;
2. die Unternehmensorganisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die zur Erreichung dieses Zieles erstellten Pläne und Verfahren;
3. Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter technischer oder betrieblicher Normen oder anderer Vorgaben, die in Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, in einschlägigen Bundesgesetzen oder in Verordnungen, die auf Grund von Bundesgesetzen ergangen sind, oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsbescheiden festgelegt sind sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass diese Normen oder anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des verwendeten Materials und während der gesamten Dauer des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn erfüllt werden;

4. Verfahren und Methoden für die Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material Risiken für Eisenbahnanlagen, den Betrieb der Eisenbahn, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder dem Verkehr auf der Eisenbahn ergeben;
5. Schulungsprogramme für Eisenbahnbedienstete, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen oder des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation dieser Eisenbahnbediensteten aufrecht erhalten wird und deren Tätigkeiten dieser Qualifikation entsprechend ausgeführt werden;
6. Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Unternehmensorganisation und gegebenenfalls zwischen Unternehmensorganisationen, die dieselbe Schieneninfrastruktur nutzen;
7. Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
8. Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden;
9. Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;
10. Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

(2) Alle wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems müssen dokumentiert werden. Die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Unternehmensorganisation ist zu beschreiben. Es ist weiters zu beschreiben, wie die zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten die Kontrolle in den verschiedenen Unternehmensbereichen sicherstellen, die Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn ausführen, sowie die Personalvertretung in allen Unternehmensebenen einbezogen werden und die

Geltende Fassung

§ 15. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat folgende Personen auf Antrag in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen:

1. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
 2. Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen.
- (2) Personen nach Abs. 1 Z 2 haben folgende Erfordernisse zu erfüllen:

Vorgeschlagene Fassung

fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird.

Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems

§ 39c. Das Sicherheitsmanagementsystem ist im Hinblick darauf, ob es den §§ 39a und 39b entspricht und geeignet ist, die im § 39 Abs. 1 angeführten Ziele zu erreichen, von einer Stelle, die gemäß Akkreditierungsgesetz zur Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen akkreditiert ist, zertifizieren zu lassen. Das Zertifikat ist für eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren, gerechnet ab dem Datum seiner Ausstellung, zu befristen. Das Zertifikat ist der Behörde vorzulegen.

Sicherheitsbericht

§ 39d. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich haben der Behörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht und der Folgendes zu enthalten hat:

1. Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden;
2. die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
3. die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
4. Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn beeinträchtigt haben.

11. Hauptstück**Sonstiges****Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete**

§ 40. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen, auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen.

(2) Im Abs. 1 angeführte Personen haben Eisenbahnbedienstete zu sein und folgende Erfordernisse zu erfüllen:

Geltende Fassung

1. die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer technischen Hochschule;
2. die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem öffentlichen inländischen Eisenbahnunternehmen in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll, wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und mit gleichwertigem Sicherheitsstandard gleichgehalten werden;

3. die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

(3) Von den Erfordernissen gemäß Abs. 2 Z 1 und 2 kann Abstand genommen werden, wenn der Nachweis der Befähigung auf andere Weise erbracht wird. Das Erfordernis gemäß Abs. 2 Z 3 kann durch eine Bestätigung des Eisenbahnunternehmens, dem die Person angehört oder angehört hat, nachgewiesen werden.

§ 16. (1) Zur Durchführung von Vorarbeiten zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes für neue oder für die Änderung bestehender Eisenbahnen oder Eisenbahnanlagen erhält der Bauherr das Recht, auf fremden Liegenschaften die zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglicher Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hierdurch verursachten Schaden zu ersetzen.

- (2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen

Vorgeschlagene Fassung

1. die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer Universität oder Fachhochschule;
2. die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem inländischen Eisenbahnunternehmen, das zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigt ist, in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll, wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft und mit gleichwertigem Sicherheitsstandard gleichgehalten werden;

3. die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

(3) Von den Erfordernissen gemäß Abs. 2 Z 1 und 2 kann Abstand genommen werden, wenn der Nachweis der Befähigung auf andere Weise erbracht wird. Das Erfordernis gemäß Abs. 2 Z 3 kann durch eine Bestätigung des Eisenbahnunternehmens, dem die Person angehört, nachgewiesen werden.

(4) Als in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnissen geführte Personen gelten:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

Vorarbeiten

§ 40a. (1) Zur Durchführung von Vorarbeiten zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes für neue oder für die Veränderung bestehender Eisenbahnen oder Eisenbahnanlagen erhält der Bauherr das Recht, auf fremden Liegenschaften die zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglicher Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hierdurch verursachten Schaden zu ersetzen.

- (2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen

Geltende Fassung

Liegenschaften mindestens vier Wochen vorher vom beabsichtigten Beginn der Vorarbeiten nachweislich zu verständigen.

(3) Wird dem Bauherrn oder dem Beauftragten das Betreten von Liegenschaften, einschließlich der Gebäude und eingefriedeten Grundstücke, oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die Bezirksverwaltungsbehörde über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

§ 31. Der Bund kann durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen eine Haupt- oder Nebenbahn jederzeit vor Ablauf der Konzessionsdauer, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, einlösen, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.

§ 14. (6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer 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.

Vorgeschlagene Fassung

Liegenschaften mindestens vier Wochen vorher vom beabsichtigten Beginn der Vorarbeiten nachweislich zu verständigen.

(3) Wird dem Bauherrn oder dem Beauftragten das Betreten von Liegenschaften, einschließlich der Gebäude und eingefriedeten Grundstücke, oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die Bezirksverwaltungsbehörde über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

Einlösungsrecht des Bundes

§ 40b. Der Bund kann durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen eine Haupt- oder Nebenbahn, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, einlösen, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.

Ausländische Rechtsakte

§ 41. In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hierfür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt. Demgemäß gleichzuhaltende oder mit Bescheid anerkannte ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte ersetzen die inhaltlich entsprechenden nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstigen Rechtsakte.

Geltende Fassung

§ 38. (1) Bei Haupt- und Nebenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper in unverbautem Gebiet.

(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

§ 39. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Betriebsführung, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, gefährdet wird.

(2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungssachse.

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Bauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Eisenbahnbetrieb gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine

Vorgeschlagene Fassung**3a. Teil****Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen****1. Hauptstück****Anrainerbestimmungen****Bauverbotsbereich**

§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper in unverbautem Gebiet.

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

Gefährdungsbereich

§ 43. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird.

(2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungssachse.

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde

Geltende Fassung

Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschließen.

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschrift eine Bewilligung erteilt wurde, das Eisenbahnunternehmen in diesem Verfahren Partei- oder Beteiligtenstellung hatte und dessen allfälligen Einwendungen hinsichtlich einer Gefährdung des Eisenbahnbetriebes Rechnung getragen wurde.

§ 40. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen oder ihr Einsatz nach Erklärung des Betreibers beabsichtigt wird. Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung.

(2) Beim Bau einer neuen Eisenbahn oder bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahnunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

(3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen.

§ 41. (1) Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Vorgeschlagene Fassung

einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es über die Errichtung des Steinbruches, des Stauwerkes oder einer anderen Anlage oder über die Lagerung oder Verarbeitung der Stoffe zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Errichter, Lagerer oder Verarbeiter zu einer schriftlich festzuhaltenden zivilrechtlichen Einigung über zu treffende Vorkehrungen gekommen ist, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

Feuerbereich

§ 43a. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen oder ihr Einsatz nach Erklärung des Betreibers beabsichtigt wird. Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat die Behörde einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet die Behörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der Technik.

(2) Beim Bau einer neuen Eisenbahn oder bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahnunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

(3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen.

Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

§ 44. Die Bezirksverwaltungsbehörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines

1. durch verbotswidriges Verhalten oder
2. entgegen einer zivilrechtlichen Einigung gemäß § 42 Abs. 3 oder § 43 Abs. 4 herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Geltende Fassung

§ 41. (2) Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 39 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

§ 42. Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel zu beschädigen oder zu verunreinigen, unbefugt Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen, Alarm zu erregen oder Signale zu geben.

§ 43. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hierfür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.

(2) Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache dürfen Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte nur betreten, wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist. Die Behörde kann, soweit dies im öffentlichen Interesse notwendig ist, weitere Ausnahmen festsetzen.

(3) Die zum Betreten der Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle auszuweisen.

(4) Werden Personen, die zum Betreten von Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Bediensteten ergibt. Bedienstete

Vorgeschlagene Fassung**Beseitigung eingetretener Gefährdungen**

§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Bezirksverwaltungsbehörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

2. Hauptstück**Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen****Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen**

§ 46. Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Schienenfahrzeuge zu beschädigen, zu besteigen oder zu verunreinigen, unbefugt Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen, Alarm zu erregen oder Signale zu geben.

Betretten hierfür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen

§ 47. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hierfür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.

(2) Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache dürfen Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte nur betreten, wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist. Die Behörde kann, soweit dies im öffentlichen Interesse notwendig ist, weitere Ausnahmen festsetzen.

(3) Die zum Betreten der Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle auszuweisen.

(4) Werden Personen, die zum Betreten von Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb eines Schienenfahrzeuges getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des

Geltende Fassung

eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens - für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 finden keine Anwendung, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

§ 43. (7) Nichtöffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbewilligungen und der Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist die Behörde zuständig.

§ 44. (1) Die Bahnbenützer haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 45) Folge zu leisten und sich bei Benützung der Eisenbahnanlagen und der Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs sowie die Rücksicht auf andere gebieten.

(2) Die Bahnbenützer dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Fahrzeuge ein- und aussteigen.

(3) Solange sich ein Fahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Außentüren des Fahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen, soweit dies nicht bei einzelnen Arten von Eisenbahnen vorgesehen ist verboten.

(4) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt, insbesondere in Brand gesetzt werden könnte. Sofern Fahrzeuge mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen ausgestattet sind, ist das Hinauswerfen von Gegenständen aller Art verboten.

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahnunternehmens oder eines Eisenbahnbediensteten ergibt. Eisenbahnbedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens - für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 sind nicht anzuwenden, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

Bahnbenützer

§ 47b. (1) Bahnbenützer haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 30) Folge zu leisten und sich bei Benützung der Eisenbahnanlagen und der Schienenfahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die Rücksicht auf andere gebieten.

(2) Bahnbenützer dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Schienenfahrzeuge ein- und aussteigen.

(3) Solange sich ein Schienenfahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Außentüren des Schienenfahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen verboten.

(4) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Schienenfahrzeug zu werfen.

Geltende Fassung

§ 46. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für alle oder für bestimmte Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gebotene Verhalten (§§ 39 Abs. 1, 42 bis 44) näher bestimmt wird.

§ 48. (1) bis (2) ...

(3) Falls 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 hiedurch 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.

Vorgeschlagene Fassung**3. Hauptstück****Sonstiges****Schutzvorschriften**

§ 47c. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn gebotene Verhalten (§§ 43 Abs. 1, 46, 47, 47a und 47b) näher bestimmt wird.

4. Teil**Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge****1. Hauptstück****Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen****Anordnung der baulichen Umgestaltung**

§ 48. (1) bis (2) ...

(3) Falls 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 Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hiedurch 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

Geltende Fassung

(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.

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

§ 53. (2) Für Anschlussbahnen und Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr gelten die Bestimmungen der §§ 48 und 49 sinngemäß. Für die übrigen Materialbahnen gelten die Bestimmungen des § 49 mit der Maßgabe, dass die Kosten

Vorgeschlagene Fassung

Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei 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 technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

2. Hauptstück**Schienengleiche Eisenbahnübergänge****Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung**

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

3. Hauptstück**Anschlussbahnen, Materialbahnen**

§ 50. Für Anschlussbahnen und Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr gelten die Bestimmungen der §§ 48 und 49 sinngemäß. Für die übrigen Materialbahnen gelten die Bestimmungen des § 49 mit der Maßgabe, dass die Kosten

Geltende Fassung

der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind.

Vorgeschlagene Fassung

der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind.

4. Teil**Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen**

§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Es gilt § 16.

(2) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(3) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hierbei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(4) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst über den Verkehr nach Abs. 3 hinausgehend die Beförderung - jedoch ohne Beförderungspflicht - von Personen oder Güter, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

§ 52. (1) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahnteilnehmungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ob Eisenbahnaufsichtsorgane zu bestimmen sind und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden. Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27 und 28 gelten sinngemäß. § 19 Abs. 2a gilt auch für Unfälle und Störungen, die auf Anschlussbahnen aufgetreten sind. Im Falle der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit sind auch die Bestimmungen des § 18 Abs. 4 anzuwenden.

(2) Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung gelten die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 3 und 32 bis 37 sinngemäß. Mit der

Geltende Fassung

eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, dass kein Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

(3) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Diese bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

(4) Die Zulassung eines Werksverkehrs (erweiterten Werksverkehrs) oder eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ist zu widerrufen, wenn das Eisenbahnunternehmen die Voraussetzungen, die für die Zulassung maßgebend waren, nicht mehr erfüllt.

§ 53. (1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und § 46 sinngemäß; § 38 gilt sinngemäß, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird. Wurden mit Genehmigung der Behörde auf Anschlussbahnen sowie auf Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr Eisenbahnaufsichtsräte bestimmt, so sind für diese die Bestimmungen des § 45 gleichfalls sinngemäß anzuwenden. Bei Anschlussbahnen, die von einem öffentlichen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlussbahn zu Eisenbahnaufsichtsräten bestimmt werden.

(2) Für Anschlussbahnen und Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr gelten die Bestimmungen der §§ 48 und 49 sinngemäß. Für die übrigen Materialbahnen gelten die Bestimmungen des § 49 mit der Maßgabe, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind.

§ 53a. (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.

§ 53c. (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

Vorgeschlagene Fassung

§ 53a. (2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem Unternehmen, die Schienenfahrzeuge erzeugen, die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur für eine Erprobung von Schienenfahrzeugen gegen Kostenersatz einzuräumen; diese Unternehmen haben hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

§ 53c. (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 Schienenfahrzeuge 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

Geltende Fassung

hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

§ 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.

§ 57.

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;

§ 58. (2)

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;

§ 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

Vorgeschlagene Fassung

hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte mit Sitz in Österreich außerdem eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und B, Zugangsberechtigte mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft außerdem neben einer in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigung eine Sicherheitsbescheinigung Teil B vorzulegen haben..

§ 57.

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 die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;

§ 58. (2)

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete, die für die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen verantwortlich sind und deren Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;

§ 58. (6) Insoweit sonstige Leistungen zur Verfügung zu stellen sind, sind sie von dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen auch dann zur Verfügung zu stellen, wenn es diese sonstigen Leistungen zwar nicht mehr selbst unmittelbar zur Verfügung stellen kann, aber mittelbar, etwa im Vertragsweg mit Dritten.

Geltende Fassung

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.

§ 62. (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

Vorgeschlagene Fassung

§ 62. (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 Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH 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 Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes

Geltende Fassung

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.

§ 65. (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.

§ 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.

§ 65c. (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.

Vorgeschlagene Fassung

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.

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH das Unternehmen bekannt zu geben, an das sie die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise vertraglich übertragen haben.

§ 65. (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. Der Schienen-Control GmbH ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

§ 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. Der Schienen-Control GmbH ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

§ 65c. (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 in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, ...

Geltende Fassung

§ 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.

§ 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.

Vorgeschlagene Fassung

§ 71. (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, welches in der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Form eingebracht wird, zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle

§ 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. 3 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

6a. Teil

Zugang auf anderen Eisenbahnen

Zugangsberechtigte auf anderen Eisenbahnen

§ 75a. (1) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr zu oder von Güterterminals oder Häfen nur durch den Zugang zur Schieneninfrastruktur einer anderen Eisenbahn als einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn erfolgen, hat das eine solche Eisenbahn betreibende Eisenbahnunternehmen hiefür den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen und zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus unter den im § 58 normierten Voraussetzungen die im § 58 angeführten sonstigen Leistungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zur Verfügung zu stellen. Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen.

(2) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen von einer öffentlichen Eisenbahn zu einer Anschlussbahn oder von einer Anschlussbahn zu einer öffentlichen Eisenbahn auf Grund der Anlageverhältnisse nur über hiefür notwendige Eisenbahnanlagen anderer Eisenbahnunternehmen erfolgen, so haben die diese Eisenbahnanlagen betreibenden Eisenbahnunternehmen dem die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der öffentlichen Eisenbahn berechtigt sind, Zugang zu diesen Eisenbahnanlagen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Durchgangsverkehr diskriminierungsfrei einzuräumen.

(3) Auf einen Zugang nach Abs. 1 und 2 sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs einschließlich der Beschwerdemöglichkeit zugangsberechtigter Eisenbahnunternehmen an die Schienen-Control Kommission und der Rechte der Regulierungsbehörden nach §§ 74, 74a und 75 anzuwenden. Für Fälle eines Zugangs nach Abs. 1 und 2 kann über Antrag des die Eisenbahn betreibenden Eisenbahnunternehmens die Schienen-Control Kommission Erleichterungen von den sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs ergebenden Verpflichtungen gewähren, soweit hiedurch nicht die Erreichung des Regulierungszweckes (§ 54) gefährdet wird. Solche Erleichterungen sind insbesondere zu gewähren, insoweit für die Strecke oder den Streckenteil keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen. Bei der Gewährung von Erleichterungen sind allenfalls bestehende vertragliche Regelungen für die Benützung der Strecke oder des Streckenteiles zu berücksichtigen, wenn sie der Erreichung des Regulierungszweckes nicht entgegenstehen.

Freiwillig eingeräumter Zugang

§ 75b. (1) Zum Bau und Betrieb von nicht vernetzten Nebenbahnen oder Straßenbahnen berechnete Eisenbahnunternehmen sind unbeschadet ihrer Pflichten nach diesem Bundesgesetz berechnete, anderen zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechneten Eisenbahnunternehmen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen freiwillig Zugang zu Eisenbahnanlagen dieser Eisenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen einzuräumen. Diese bedürfen für die Ausübung dieses freiwillig eingeräumten Zugangs keiner weiteren Berechnung nach diesem Bundesgesetz.

(2) Die Zuweisung von Zugtrassen nach Abs. 1 hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit diesem Zugang zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und technischen Modalitäten zu enthalten hat. Ein solcher Vertrag ist der Behörde (§ 12) anzuzeigen. Im Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechnete Eisenbahnunternehmen im Falle einer Beschwerde bei Ausübung des Zugangs die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann; diesfalls ist der Vertrag auch der Schienen-Control GmbH vorzulegen.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung****6b. Teil****Schulungseinrichtungen****Zugang zu Schulungseinrichtungen**

§ 75c. (1) Betreiber einer Schulungseinrichtung zur Schulung von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, haben Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu ihren Schulungseinrichtungen für die Schulung solcher Eisenbahnbediensteter zu gewähren, deren Schulung zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B oder einer Sicherheitsbescheinigung Teil B erforderlich ist.

(2) Das für die Schulung von Eisenbahnbediensteten zu entrichtende Entgelt ist nach dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes festzulegen.

Prüfung, Zeugnisse

§ 75d. Die Schulung gemäß § 75c hat den Eisenbahnbediensteten die auf eine Eisenbahn Bezug habenden erforderlichen Streckenkenntnisse, Betriebsregelungen und -verfahren, Signalgebungen, Zugsteuerungen, Zugsicherungen, Zugüberwachungen und geltenden Vorgehensverfahren zu vermitteln. Die Eisenbahnbediensteten sind zur Feststellung der vermittelten Kenntnisse zu prüfen und das Prüfungsergebnis in Zeugnissen zu dokumentieren.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 75e. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Betreiber der Schulungseinrichtung und dem Zugangsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Betreiber der Schulungseinrichtung nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Der Betreiber der Schulungseinrichtung, an den 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-

Geltende Fassung

§ 77. (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. ...
2. ...
3. ...
4. ...

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

§ 81. (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.

§ 88.

1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die eigens

Vorgeschlagene Fassung

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 Betreibers der Schulungseinrichtung und des Zugangsberechtigten zu Schulungseinrichtungen nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

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

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schulungseinrichtung nicht entgegen.

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

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

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

§ 81. (2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 5. bis 6b. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53c, 53f, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 72, 73, 74, 75a Abs. 3 und 75e) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 53e 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.

§ 88.

1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen

Geltende Fassung

- a) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge im Allgemeinen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen,
- b) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, oder
- c) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die auf Grund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestaltung oder der städtischen Umgebung ergebenden Notwendigkeiten von spezifischer Beschaffenheit sind und auf denen die Geschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge im Einzelfall festgelegt werden muss;

§ 88.

2. Fahrbetriebsmittel, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:

- a) ...
- b) ...
- c) ...

Vorgeschlagene Fassung

Verkehrsnetzes (ABl. Nr. L 228 vom 9.09.1996 S 1) in der Fassung der berechtigten Entscheidung Nr. 884/2004/EG (ABl. Nr. L 201 vom 7.06.2004 S 1) angeführt sind und die eigens

- a) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge im Allgemeinen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen,
- b) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, oder
- c) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut oder ausgebaut worden sind oder werden und die auf Grund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestaltung oder der städtischen Umgebung ergebenden Notwendigkeiten von spezifischer Beschaffenheit sind und auf denen die Geschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge im Einzelfall festgelegt werden muss;

§ 88.

2. Schienenfahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:

- a) ...
- b) ...
- c) ...

Umrüstung

§ 90a. Unter Umrüstung versteht man umfangreiche Arbeiten zur Änderung eines Teilsystems oder von Teilen desselben, die zu einer Verbesserung der Gesamtleistung des Teilsystems führen.

Erneuerung

§ 90b. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben, die nicht zu einer Änderung der Gesamtleistung des Teilsystems führen.

Bereitstellung von Daten

§ 92a. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der mit

Geltende Fassung**Feststellung der Konformität**

§ 95. (1) Sofern einschlägige europäische Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) vorliegen, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegen 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

Vorgeschlagene Fassung

der Ausarbeitung der TSI beauftragten Europäischen Eisenbahnagentur alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um dieser 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.

Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit

§ 95. (1) Zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente ist eine solche den in der jeweiligen TSI oder den in einer in Ausführung einer TSI erstellten europäischen Spezifikation festgelegten Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsverfahren von einer in der jeweiligen TSI oder in Ausführung der TSI erstellten europäischen Spezifikation genannten Stelle zu unterziehen. Erweist sich eine solchen Verfahren unterzogene Interoperabilitätskomponente als konform oder gebrauchstauglich, ist dies von der Stelle, die das Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsverfahren durchgeführt hat, in einer Bescheinigung festzuhalten. Die Bescheinigung begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

(2) Ist eine TSI nicht erlassen, ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand vorliegender, einschlägiger europäischer Spezifikationen zu bewerten. Liegen auch keine einschlägigen europäischen Spezifikationen vor, so ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen zu bewerten.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ein jeweils aktualisiertes Verzeichnis der gemäß Abs. 2 heranzuziehenden gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen im Internet auf der Internetseite des

Geltende Fassung

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.

§ 96. (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.

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

§ 99. (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

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 100. (1) Im Zuge folgender Vorhaben hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI, auch solche für Fahrbetriebsmittel, mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. Vorhaben zum Bau neuer oder zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen

Vorgeschlagene Fassung

Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

§ 96. (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 in Ausführung einer TSI erstellten europäischen Spezifikationen anzuwenden; liegt keine einschlägige TSI vor, sind einschlägige europäische Spezifikationen anzuwenden; liegen auch solche nicht vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.

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

1. eine Baugenehmigung, eine Bauartgenehmigung 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

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Internet auch die Fundstellen der die TSI erlassenden Rechtsakte im Amtsblatt der Europäischen Union und, soweit der Zeitpunkt ihres In-Kraft-Tretens nicht ohnehin aus diesen Rechtsakten selbst ersichtlich ist, den Zeitpunkt ihres In-Kraft-Tretens bekannt zu machen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

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

1. bei Vorhaben zum Neubau einer Hauptbahn sowie bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Hauptbahnen, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen

Geltende Fassung

Entwicklungsstadium befinden;

2. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand dieser Hauptbahn sich von den entsprechenden Werten auf dem größten Teil der europäischen Schienenbahnen unterscheiden und die betreffende Hauptbahn keine direkte Verbindung zu dem in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebundenen Hochgeschwindigkeitsnetz eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union darstellt;
3. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Folgendes durchzuführen:

1. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 1 hat er die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten, ihr den Entwicklungsstand des Vorhabens mitzuteilen und eine Unterlage zu übermitteln, in der aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, welche bei Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.
2. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 2 hat er die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in

Vorgeschlagene Fassung

Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;

2. bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Hauptbahnen, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Werte vorsehen, die mit den entsprechenden Werten dieser bestehenden Hauptbahnen unvereinbar sind;
3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung einer bestehenden Hauptbahn, 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 Hauptbahn, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben..

(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 und 3 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

Geltende Fassung

der aufgeführt sind:

- a) die TSI oder Teile davon betreffend den oder die genannten materiellen Eckwerte, die nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, die bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die Übergangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebskompatibilität;
 - d) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.
3. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 3 hat er 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, aufgeführt sind. Vor Bescheiderlassung ist die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

§ 101. (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.

§ 104. ...

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.

Vorgeschlagene Fassung

§ 101. (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. 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 Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

§ 104. ...

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) in der Fassung der berichtigten Entscheidung Nr. 884/2004/EG (ABl. Nr. L 201 vom 7.06.2004 S 1) angeführt sind;
2. Schienenfahrzeuge, die für den Fahrbetrieb auf dem gesamten konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem oder einem oder mehreren Teilen desselben geeignet sind;
3. sonstige Hauptbahnen, sonstige vernetzte Nebenbahnen und sonstige

Geltende Fassung**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.

§ 109. (1)

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.

§ 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.

§ 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.

Feststellung der Konformität

§ 114. (1) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie

Vorgeschlagene Fassung

Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden, wenn diese Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge in den Anwendungsbereich einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität fallen.

Umrüstung

§ 107. Unter Umrüstung versteht man eine umfangreiche Arbeiten zur Änderung eines Teilsystems oder von Teilen desselben, die zu einer Verbesserung der Gesamtleistung des Teilsystems führen.

Erneuerung

§ 108. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben, die nicht zu einer Änderung der Gesamtleistung des Teilsystems führen.

§ 109. (1)

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 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.

§ 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 Eisenbahnsystems angeführt sind.

§ 111. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Europäischen Eisenbahnagentur alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um dieser 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

Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit

§ 114. (1) Zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit einer

Geltende Fassung

betreffenden grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit sind anhand der von der TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich der europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVerG), 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 BVerG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVerG) 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 BVerG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVerG) 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.

§ 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 einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch

Vorgeschlagene Fassung

Interoperabilitätskomponente ist eine solche den in der jeweiligen TSI oder den in einer in Ausführung einer TSI erstellten europäischen Spezifikation festgelegten Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsverfahren von einer in der jeweiligen TSI oder in Ausführung der TSI erstellten europäischen Spezifikation genannten Stelle zu unterziehen. Erweist sich eine solchen Verfahren unterzogene Interoperabilitätskomponente als konform oder gebrauchstauglich, ist dies von der Stelle, die das Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsverfahren durchgeführt hat, in einer Bescheinigung festzuhalten. Die Bescheinigung begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

(2) Ist eine TSI nicht erlassen, ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand vorliegender, einschlägiger europäischer Spezifikationen zu bewerten. Liegen auch keine einschlägigen europäischen Spezifikationen vor, so ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen zu bewerten.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ein jeweils aktualisiertes Verzeichnis der gemäß Abs. 2 heranzuziehenden gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

§ 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 Eisenbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen einschließlich der in Ausführung einer TSI erstellten europäischen Spezifikationen anzuwenden; liegt keine einschlägige TSI vor, sind einschlägige europäische Spezifikationen anzuwenden;

Geltende Fassung

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.

§ 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.

§ 118. (2)

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

§ 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. ...
3. ...
4. ...
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

Vorgeschlagene Fassung

liegen auch solche nicht vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.

§ 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 Eisenbahnsystems.

§ 118. (2)

1. eine Baugenehmigung, eine Bauartgenehmigung 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

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Internet auch die Fundstellen der die TSI erlassenden Rechtsakte im Amtsblatt der Europäischen Union und, soweit der Zeitpunkt ihres In-Kraft-Tretens nicht ohnehin aus diesen Rechtsakten selbst ersichtlich ist, den Zeitpunkt ihres In-Kraft-Tretens bekannt zu machen.

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

1. bei Vorhaben zum Neubau einer Haupt- oder Nebenbahn sowie bei Vorhaben zur Erneuerung oder 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. ...
3. ...
4. ...

Geltende Fassung

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.

§ 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.

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 hiefür vorgeschrieben sind.

§ 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 dieser

Vorgeschlagene Fassung

(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 und 3 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

§ 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 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 Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

3. Hauptstück**Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister****Inhalt der Register**

§ 122. Für die unter das erste und zweite Hauptstück fallenden Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie sonstige Unternehmen, die derartige Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen, ein Infrastrukturregister und ein Schienenfahrzeugregister zu erstellen. In diesen Registern sind

§ 123. Die Infrastrukturregister und Schienenfahrzeugregister sind im Internet zu veröffentlichen und im Jahresabstand zu aktualisieren. Der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind unentgeltlich zwei Ausfertigungen dieser Register sowie deren jährliche Aktualisierung vorzulegen. Eine Ausfertigung dieser Register sowie der jährlichen Aktualisierung hat die Schieneninfrastruktur-

Geltende Fassung

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

Vorgeschlagene Fassung

Dienstleistungsgesellschaft mbH der Europäischen Eisenbahnagentur zu übermitteln.

4. Hauptstück

Einstellungsregister

Errichtung und Führung

§ 123a. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für die Erfassung aller in Betrieb genommenen, unter den 8. Teil fallenden Schienenfahrzeuge ein Einstellungsregister zu errichten und zu führen. Sie hat den vom Einstellungsregister erfassten Schienenfahrzeugen einen alphanumerischen Code zuzuweisen. Diese Schienenfahrzeuge sind von Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Unternehmen, die solche Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen, zur Erfassung im Einstellungsregister und zur Zuweisung eines alphanumerischen Codes anzumelden.

Inhalt

§ 123b. Das Einstellungsregister hat den gemeinsamen Spezifikationen, die in einem Verfahren nach Art. 21 Abs. 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG festgelegt werden, zu entsprechen.

Zugang zu Daten

§ 123c. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Vorkehrungen zu treffen, dass Zugang zu den im Einstellungsregister enthaltenen Daten erhält:

1. der Bundesminister für Verkehr, Information und Technologie;
2. bei Glaubhaftmachung eines berechtigten Interesses auch andere, wie insbesondere die Europäische Eisenbahnagentur, die Schienen-Control GmbH und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 124. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern im folgenden nichts anderes bestimmt ist, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen.

(2) Organe oder Bedienstete des Eisenbahnunternehmens, die trotz wiederholter Ermahnung den Bestimmungen der §§ 20 bis 27 und 37 oder den Bestimmungen der gemäß §§ 19 Abs. 4 und 46 erlassenen Verordnungen zuwiderhandeln oder die die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen nicht befolgen,

§ 124. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 42, 43, 46 bis 47b oder den auf Grund der §§ 47c und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern im folgenden nichts anderes bestimmt ist, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen, wer

Geltende Fassung

begehen eine Verwaltungsübertretung und sind hiefür von der Behörde (§ 12) mit Geld bis zu 2 180 Euro oder mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherheitseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist, sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;

2.

(6) Die Bundespolizeidirektion und die Organe der Bundespolizei haben an der Vollziehung der §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7, 44 sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften und des Art. IX Abs. 1 Z 5 EGVG

Vorgeschlagene Fassung

1. entgegen § 21a das Verhalten einschließlich der Ausbildung von Eisenbahnbediensteten nicht durch allgemeine Anordnungen regelt,
2. entgegen § 22 Abs. 2 Tarife und Fahrpläne nicht rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten veröffentlicht,
3. entgegen § 22 Abs. 5 die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen nicht durch Aushang an geeigneter Stelle bekannt macht,
4. entgegen § 25 ohne die erforderliche Genehmigung eine öffentliche Eisenbahn oder Teile einer öffentlichen Eisenbahn veräußert oder verpachtet sowie den ganzen oder einen Teil des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sonst überlässt oder die Abwicklung des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder auf Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sonst überlässt,
5. entgegen § 26 der Behörde keine erforderlichen Auskünfte erteilt, den Behördenorganen nicht alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstige Belege zur Einsicht und Prüfung vorlegt oder über den Geschäftsbetrieb nicht so Buch führt, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Feststellungen treffen kann,
6. entgegen § 37c Abs. 3 eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und B oder eine Sicherheitsbescheinigung Teil B nicht unaufgefordert der Behörde zurückstellt,
7. entgegen § 38c Abs. 2 eine Sicherheitsgenehmigung nicht unaufgefordert der Behörde zurückstellt, oder
8. gegen die Bestimmungen der gemäß § 19 Abs. 4 und 5 sowie § 47c erlassenen Verordnungen zuwider handelt.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherheitseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist, sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizeidienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;

2.

(6) Die Bundespolizeidirektion und die Organe der Bundespolizei haben an der Vollziehung der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b sowie der auf Grund der §§ 47c und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften und des Art. IX Abs. 1 Z 5

Geltende Fassung

mitzuwirken durch

1. ...
2. ...
3. ...

§ 125. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hiefür 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 hiefür erforderliche Verkehrsgenehmigung, erforderliche Verkehrskonzession oder ohne eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erbringt.

Vorgeschlagene Fassung

EGVG mitzuwirken durch

1. ...
2. ...
3. ...

§ 125. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hiefür 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,
2. Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die hiefür erforderliche Konzession, Verkehrsgenehmigung, eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung, einer Verkehrskonzession oder einer Genehmigung gemäß § 17 erbringt,
3. entgegen § 19a Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör nicht regelmäßig wiederkehrend prüfen lässt oder der Behörde die auszustellende Prüfbescheinigung nicht vorlegt,
4. entgegen § 19b behördlich verfügten Maßnahmen zuwiderhandelt oder den Betrieb bei behördlich verfügbarer Einstellung aus Sicherheitsgründen ohne behördliche Bewilligung wieder aufnimmt,
5. entgegen § 21 keinen Betriebsleiter oder nicht zumindest einen Stellvertreter für den Betriebsleiter bestellt,
6. entgegen § 29 dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn nicht auflässt;
7. entgegen § 29 Abs. 4 Bauten oder Anlagen nicht auflässt;
8. entgegen § 30 keine Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt oder deren Abberufung der Behörde nicht anzeigt,
9. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hiefür erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung baut oder verändert,
10. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hiefür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
11. ein Schienenfahrzeug ohne die hiefür erforderliche Bauartgenehmigung in Betrieb nimmt;
12. ein Schienenfahrzeug entgegen § 32c zu Beförderungen im allgemeinen

Geltende Fassung

§ 126. (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. ...
2. ...
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. ...
6. ...
7. ...

§ 127. (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.

Vorgeschlagene Fassung

Personen-, Gepäck- oder Reiseverkehr in Betrieb nimmt,

13. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
14. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der Bauartgenehmigung erfasst sind,
15. entgegen § 37 ohne Sicherheitsbescheinigung Teil A und B oder ohne Sicherheitsbescheinigung Teil B Zugang auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen ausübt;
16. der Meldepflicht gemäß § 37c Abs. 2 nicht nachkommt, oder
17. entgegen § 38 ohne Sicherheitsgenehmigung Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen betreibt oder zum Betrieb solcher Eisenbahnen Schienenfahrzeuge betreibt.

§ 126. (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. ...
2. ...
3. entfällt
4. entfällt
5. ...
6. ...
7. ...

§ 127. (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

1. entgegen § 122 kein dieser Bestimmung entsprechendes Infrastruktur- oder Schienenfahrzeugregister erstellt, veröffentlicht oder jährlich aktualisiert, oder
2. entgegen § 123 der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ein dem § 122 entsprechendes Infrastruktur- oder Schienenfahrzeugregister oder dessen jährlich vorzunehmende Aktualisierung nicht in zweifacher Ausfertigung vorlegt.

2. Hauptstück

Geltende Fassung

§ 130. (2) Die in anderen Rechtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen, die die Beförderung von Personen und Gütern regeln, sowie die, die für Eisenbahnanlagen eine Genehmigung durch andere Behörden oder eine Beteiligung anderer Behörden beim eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren vorsehen, bleiben unberührt.

(3) Die Bestimmung des § 27 des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1952, BGBl. Nr. 96, wird durch die Bestimmung des § 17 Abs. 6 nicht berührt.

(4) Die Bestimmung des § 21 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, die Straßenpolizeivorschriften und die Bestimmung des § 1 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, bleiben unberührt.

(5) Die über die Sperrstunde, den Ladenschluss, die Sonn- und Feiertagsruhe sowie über die Arbeitszeit geltenden Rechtsvorschriften werden durch die Bestimmungen des § 50 nicht berührt.

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

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft 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.

(9) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

Vorgeschlagene Fassung**Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen****Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften**

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

Geltende Fassung

verwiesen wird, sind diese in der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 235 vom 17. September 1996, Seiten 16 bis 23, veröffentlichten Fassung anzuwenden.

(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.

Vorgeschlagene Fassung**Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft**

§ 130a. Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 24.08.1991 S. 25, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/51/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 164;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995 S. 70, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44;
3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ABl. Nr. L 75 vom 15.03.2001 S. 29 in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. Nr. L 235 vom 17.09.1996 S. 06 in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2006 S. 114;
5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems, ABl. Nr. L 110 vom 20.04.2001 S. 01 in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2006 S. 114;
6. Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44.

Verweisungen

§ 131. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, ist die Verweisung auf die jeweils geltende Fassung zu verstehen.

Geltende Fassung**Übergangsbestimmungen zu den Bundesgesetzen BGBl. Nr. 60/1957,
BGBl. I Nr. 151/2001 und BGBl. I Nr. 67/2002**

§ 132. (1) Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.

(2) Die auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erlassenden Verordnungen finden unter der Voraussetzung, dass die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gewahrt ist, auf bereits bestehende Eisenbahnen nur insofern Anwendung, als die hiedurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.

(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 anhängige Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiter zu führen.

§ 133. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38 /2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 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,

Vorgeschlagene Fassung

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG anzuwenden.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG anzuwenden.

Personenbezogene Bezeichnungen

§ 131a. Alle in diesem Bundesgesetz verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen sowohl weiblichen als auch männlichen Geschlechts.

Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957

§ 132. (1) Die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 60/1957 bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.

(2) Die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen finden unter der Voraussetzung, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn gewahrt ist, auf bereits bestehende Eisenbahnen nur insofern Anwendung, als die hiedurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.

§ 133. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38 /2004 zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, ...

Geltende Fassung

berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. 38/2004 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 Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. 38/2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 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. 38/2004 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. 38/2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 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

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

BGBI. I Nr. 38/2004 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 BGBI. I Nr. 38/2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 38/2004 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 BGBI. I Nr. 38/2004 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 BGBI. I Nr. 38/2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 38/2004 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

Vorgeschlagene Fassung

(6) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 38/2004 erlassene Bescheide, ...

Geltende Fassung

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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 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. 38/2004 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 des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 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

Vorgeschlagene Fassung

(7) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 erlassene Bescheide,

Geltende Fassung

BGBl. I Nr. 38/2004 unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

(10) § 57 Z 2 bis 4 und § 58 sind 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.

Vorgeschlagene Fassung**Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. I Nr. xx/20xx**

§ 133a. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen.

(2) § 57 Z 4 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem die Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Besteht keine Gegenseitigkeit, so ist Zugang zu Haupt- und vernetzten Nebenbahnen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur

1. für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr und
2. für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr

diskriminierungsfrei einzuräumen.

(3) § 58 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem Gegenseitigkeit gewährleistet ist.

(4) Bis zum Ablauf des 31. Dezember 2006 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur für die Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zugangsberechtigt sind.

(5) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B.

(6) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für 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 ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, als Sicherheitsbescheinigung Teil B. Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, im Übrigen als Nachweis einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B.

(7) Bis zum Ablauf des 30. Juni 2008 gelten für die Inbetriebnahme von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen sowie deren Änderungen erteilte Betriebsbewilligungen als Sicherheitsgenehmigung im Sinne des § 38.

(8) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes xx/20xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen.

(9) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 im Einzelfall für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

(10) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx für Schienenfahrzeuge erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(11) Für bestehende Schienenfahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 für den Verkehr zur Verfügung gestellt wurden, haben die Eisenbahnunternehmen, die bisher den Schienenfahrzeugcode zugewiesen haben, die Daten darüber gesammelt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zur Verfügung zu stellen. Diese Schienenfahrzeuge müssen nicht gesondert zur Erfassung im Einstellungsregister angemeldet werden und für diese Schienenfahrzeuge bleibt der bestehende Code bis zu einer allfälligen allgemeinen oder amtswegig geänderten Zuweisung aufrecht.

(12) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx für Schienenfahrzeuge eingebrachten Anträge um Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als Anträge um Erteilung der Bauartgenehmigung. Entgegen § 32a müssen solchen Anträgen keine Gutachten beigegeben sein.

(13) Die gemäß § 19a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx vorgeschriebene regelmäßig wiederkehrende Prüfung hat für Eisenbahnunternehmen, die bereits vor In-Kraft-Treten des § 19 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001, bestanden haben, erstmals spätestens bis zum Ablauf des 30. Juni 2007 zu erfolgen. Für Eisenbahnunternehmen, die zwischen diesem Zeitraum entstanden sind, hat die regelmäßig wiederkehrende Prüfung erstmals bis spätestens fünf Jahre nach Ablauf des Tages der Betriebseröffnung zu erfolgen.

(14) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt nicht für folgende, zu diesem Zeitpunkt anhängige Verwaltungsverfahren:

1. Verwaltungsverfahren für Schienenfahrzeuge zur Erteilung der Genehmigung auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung;
2. Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung für eisenbahntechnische Einrichtungen auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall, soweit es sich nicht um eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen handelt; falls es sich nicht um eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen handelt, sind diese Verwaltungsverfahren bescheidmäßig einzustellen;
3. Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen nach §§ 51 und 52 jeweils in der bisher geltenden Fassung.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

(15) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx anhängigen Verwaltungsverfahren sind abweichend von Abs. 14 nach den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xx/20xx geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies von dem Einbringer des verfahrenseinleitenden Antrages beantragt wird.

(16) Ist mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx für ein Bauvorhaben bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 in der bisher geltenden Fassung erteilt worden, und wären nach der bisher geltenden Rechtslage noch Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 2, gemäß § 36 Abs. 2 und 3, oder gemäß § 36 Abs. 3, alle in der bisher geltenden Fassung, erforderlich, so ist für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für ein solches Bauvorhaben nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 erforderlich.

(17) Die §§ 39c und 39 Abs. 1 Z 1 und 3 sind vor der Erlassung gemeinsamer Sicherheitsziele und einschlägiger Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden nicht anzuwenden. Bis zum In-Kraft-Treten gemeinschaftsrechtlicher Regelungen für das Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 10. Hauptstückes des 3. Teiles haben Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen Qualitäts- oder Sicherheitsmanagementsysteme einzuführen, die einschlägigen europäischen Normen genügen (beispielsweise Serie ÖNORM-EN ISO 9000, ÖNORM-EN 13816), und sie zertifizieren zu lassen. Solche Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme werden bis zum In-Kraft-Treten gemeinschaftsrechtlicher Regelungen für das Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 10. Hauptstückes des 3. Teiles einem zertifizierten Sicherheitsmanagementsystem nach diesen Bestimmungen gleichgehalten.

(18) § 36 Abs. 1 ist auch auf solche vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx durchgeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen anzuwenden, für die zum Zeitpunkt ihrer Durchführung entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, auch wenn sie nicht unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt worden sind.

(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.

(20) Ergebnisse einer Interessentensuche für den Weiterbetrieb einer Eisenbahn

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

oder eines Teiles derselben, die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx vorliegen, können bei einer Antragstellung nach diesem Zeitpunkt zum Beleg der Erfolglosigkeit der Bemühungen herangezogen werden.

§ 135. (7) Die §§ 123a bis 123c samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx treten mit 1. Juli 2007 in Kraft.

Artikel 2**Änderung des Bundesbahngesetzes****§ 4. (1)**

2. die Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen;

§ 31. Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist insbesondere die Planung und der Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur einschließlich von Hochleistungsstrecken, die Planung und der Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen, sofern für letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.

§ 35. (1) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat ihre Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) samt den Anlagen und Einrichtungen für das Bereitstellen sonstiger Leistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 58 Eisenbahngesetz 1957) vertraglich (Nutzungsvertrag) der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu deren Nutzung zur Verfügung zu stellen, soweit die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG diese für die Erfüllung ihrer Aufgabe als Eisenbahninfrastrukturunternehmen benötigt.

§ 51. (2) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung ihrer Aufgaben (§ 31) tätig ist. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

§ 4. (1)

2. die Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen auf Grundlage dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 138/2003;

§ 31. Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist insbesondere die Planung und der Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur einschließlich von Hochleistungsstrecken, die Planung und der Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen, sofern für letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, sowie die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen gemäß § 35 und Betrieb der Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen, die nicht gemäß § 35 zur Verfügung gestellt werden müssen.

§ 35. (1) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat ihre Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) samt den Anlagen und Einrichtungen für das Bereitstellen sonstiger Leistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 58 Eisenbahngesetz 1957) vertraglich (Nutzungsvertrag) der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu deren Nutzung zur Verfügung zu stellen, soweit die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG diese für die Erfüllung ihrer Aufgabe als Eisenbahninfrastrukturunternehmen benötigt; dabei obliegt der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG die Priorisierung der Investitionen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen.

§ 51. (2) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung ihrer Aufgaben (§ 31) tätig ist. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu. Soweit sie Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen betreibt, die nicht gemäß § 35 zur Verfügung gestellt

Geltende Fassung

§ 54. (7) Mit Ausnahme der im Abs. 6 angeführten Verkehrsgenehmigungen gehen sämtliche mit Bescheid erteilten Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen, Konzessionen usw. der Österreichischen Bundesbahnen, die auf Grund bundesgesetzlicher Regelungen nicht auf die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften im Wege der Rechtsnachfolge übergehen können oder übertragbar sind, abweichend von diesen bundesgesetzlichen Regelungen nach der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen auf diejenigen im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften über, deren übertragenen Teilbetrieb diese Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen, Konzessionen usw. zuzurechnen sind. Soweit diese Gesellschaft jedoch die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise nach anderen bundesgesetzlichen Vorschriften nicht besitzen oder diese Befähigungen, Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise nach anderen bundesgesetzlichen Vorschriften fehlen, sind diese von der jeweiligen Gesellschaft innerhalb von 18 Monaten nach Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge einzuholen; dies gilt insbesondere für fehlende Gewerbeberechtigungen und Genehmigungen von Betriebsanlagen.

Artikel 3**Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“****Beteiligung des Landes Tirol und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG**

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, dem Land Tirol 50 vH der Aktien an der BBT AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG Anteile des Bundes an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE zu veräußern.

Vorgeschlagene Fassung

werden, gilt sie als Eisenbahnunternehmen.

Beobachtung von Aufsichtsratssitzungen

§ 51b. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist berechtigt, einen auf Vorschlag der Geschäftsführung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellten Bediensteten zu solchen Sitzungen des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu entsenden, in denen Gegenstände behandelt werden, deren Wahrnehmung in den gesetzlichen Aufgabenbereich der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH fällt.

§ 54. (7) Mit Ausnahme der im Abs. 6 angeführten Verkehrsgenehmigungen gehen sämtliche mit Bescheid erteilten Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen, Konzessionen usw. der Österreichischen Bundesbahnen, die auf Grund bundesgesetzlicher Regelungen nicht auf die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften im Wege der Rechtsnachfolge übergehen können oder übertragbar sind, abweichend von diesen bundesgesetzlichen Regelungen nach der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen auf diejenigen im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften über, deren übertragenen Teilbetrieb diese Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen, Konzessionen usw. zuzurechnen sind. Soweit diese Gesellschaft jedoch die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise nach anderen bundesgesetzlichen Vorschriften nicht besitzen oder diese Befähigungen, Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise nach anderen bundesgesetzlichen Vorschriften fehlen, sind diese von der jeweiligen Gesellschaft innerhalb von 30 Monaten nach Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge einzuholen; dies gilt insbesondere für fehlende Gewerbeberechtigungen und Genehmigungen von Betriebsanlagen.

Veräußerung von Gesellschaftsanteilen des Bundes

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, unbeschadet der Gesellschaftsanteile des Landes Tirol der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG Gesellschaftsanteile des Bundes an der Galleria di Base del

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE zu veräußern.