BMVIT - II/SCH1 (Abteilung Sch1 - Recht)
Postfach 3000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
email : sch1@bmvit.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-210.501/0016-II/SCH1/2005 DVR:0000175

1. An die Parlamentsdirektion
2. An die Österreichische Präsidentschaftskanzlei
3. An das Bundeskanzleramt
4. An das Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst
5. An das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
6. An das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
7. An das Bundesministerium für Finanzen
8. An das Bundesministerium für Inneres
9. An das Bundesministerium für Justiz
10. An das Bundesministerium für Landesverteidigung
11. An das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
12. An das Bundesministerium für soziale Sicherheit,Generationen und Konsumentenschutz
13. An das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
14. An den Rechnungshof
15. An das Amt der Burgenländischen Landesregierung
16. An das Amt der Kärntner Landesregierung
17. An das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
18. An das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
19. An das Amt der Salzburger Landesregierung
20. An das Amt der Steiermärkischen Landesregierung
21. An das Amt der Tiroler Landesregierung
22. An das Amt der Vorarlberger Landesregierung
23. An das Amt der Wiener Landesregierung
24. An die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
25. An die Wirtschaftskammer Österreich
26. An die Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Schienenbahnen
27. An die Bundesarbeitskammer
28. An die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs

29. An den Österreichischen Städtebund
30. An den Österreichischen Gemeindebund
31. An den Österreichischen Gewerkschaftsbund
32. An die Vereinigung der Österreichischen Industrie
33. An die Finanzprokuratur
34. An die Volksanwaltschaft
35. An die ÖBB-Holding AG
36. An die ÖBB-Personenverkehr AG
37. An die Rail Cargo Austria AG
38. An die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
39. An die ÖBB-Infrastruktur Bau AG
40. An die Gewerkschaft der Eisenbahner
41. An die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
42. An die Schienen-Control GmbH

Wien, am 9. Dezember 2005

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden; Begutachtung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden - samt erläuternden Bemerkungen und Textgegenüberstellung - mit dem Ersuchen, bis

20. Jänner 2006

hiezu Stellung zu nehmen (bei Vorhandensein der technischen Möglichkeiten hiezu im Wege elektronischer Post an die Adresse „alexander.funk@bmvit.gv.at“). Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine do. Stellungnahme eingelangt sein, darf angenommen werden, dass sich zum gegenständlichen Gesetzentwurf keine Bemerkungen ergeben.

Die Aussendung dient gleichzeitig als Übermittlung im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanis-

mus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaft, BGBl. I Nr. 35/1999, die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung endet vier Wochen nach Zustellung.

Die begutachtenden Stellen werden ersucht,
- ihre Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten,
- bei Vorhandensein der technischen Möglichkeiten dazu, die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zusätzlich im Wege elektronischer Post an die Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ zu senden und
- das BMVIT im Rahmen der Stellungnahme hievon zu verständigen.

Für den Bundesminister:
Dr. Karl-Johann HARTIG

elektronisch gefertigt

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Dr. Alexander Funk
Tel.: +43 1 71162 DW 2102; Fax-DW 2199
e-mail: Alexander.Funk@bmvit.gv.at

bmvit

Entwurf zu GZ.BMVIT-210.501/0016-II/SCH1/2005

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 123/2005 wird wie folgt geändert:

1. Der Gesetzestitel lautet:

„Bundesgesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG)“

2. § 1 Abs. 2 entfällt; im § 1 Abs. 1 entfällt die Gliederungsbezeichnung „(1)“ *und wird in dessen Z 2 lit. b) der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt.*

3. Im § 1a wird das Wort „Fahrbetriebsmitteln“ *durch das Wort* „Schienenfahrzeugen“ *ersetzt.*

4. § 1b lautet:

„§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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.“

5. Im § 1e und 1f wird die Wortgruppe „sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die den“ *durch die Wortgruppe* „ist jener Verkehr, der den“*, sowie das Wort* „decken“ *durch das Wort* „deckt“ *und im § 1g die Wortfolge* „sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, bei denen“ *durch die Wortfolge* „ist jener Verkehr, bei dem“ *ersetzt.*

6. § 5 Abs. 1 und 2 lauten:

„(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 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, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen."

7. Im § 7 wird das Wort „Fahrbetriebsmitteln" *durch das Wort* „Schienenfahrzeugen" *ersetzt.*

8. Nach § 8 werden folgende §§ 9, 9a und 9b eingefügt:

„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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
   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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
   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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
   b) des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
   c) des Verkehrs auf solchen Eisenbahnen.

Gemeinsame Sicherheitsziele

§ 9a. Unter gemeinsamen Sicherheitszielen, die von der Europäischen Kommission erlassen werden, versteht man die Beschreibung des Sicherheitsniveaus, das erreicht werden muss:

1. für den Bau und den Betrieb von Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind
2. für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
3. für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen.

Stand der Technik

§ 9b. (1) Der Stand der Technik ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist.

(2) 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."

9. § 10 lautet:

„§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische 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."

9a. Im § 11 werden der Klammerausdruck „(§ 51 Abs. 3)" *durch den Klammerausdruck* „(§ 17b Abs. 2)"*, der Klammerausdruck* „(§ 51 Abs. 4)" *durch den Klammerausdruck* „(§ 17b Abs. 3)" *und das Zitat* „§ 18 Abs. 4" *durch das Zitat* „§ 18c" *ersetzt.*

10. § 12 Abs. 1 bis 3 lauten:

„(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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und die Betriebsbewilligung für Schienenfahrzeuge, die ausschließlich zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind und die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung für eisenbahntechnische 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 Sitz (Wohnsitz) des Antragstellers.

(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 der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
2. alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen;
3. die eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn 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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung 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 und die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung für eisenbahntechnische 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 Sitz (Hauptwohnsitz) des Antragstellers."

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

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen einschließlich des Verkehrs auf Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:

   die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c und 14d, die Erklärung nach § 28 Abs. 3, die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 4, § 21a, § 25 und § 28 Abs. 1;
3. folgende Angelegenheiten von Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:

die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c und 14d, die Erklärung nach § 28 Abs. 3, die Erteilung von Bewilligungen nach § 28 Abs. 1;

4. folgende Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen:
   a) Genehmigungen nach § 21 Abs. 4, § 21a und § 37a;
   b) für die in den §§ 13 Abs. 2, 19a, 19b Abs. 2, 21 Abs. 5, 22 Abs. 4 und 7, 26, 27, 30 Abs. 2, 37b, 37c und 37d geregelten Angelegenheiten;
5. folgende Angelegenheiten von solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen, als auch solche Nebenbahnen betreiben, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:
   a) Ausstellung, Neuausstellung und der Entzug von Sicherheitsgenehmigungen;
   b) Mitteilung gemäß § 38d;
6. die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnische 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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und die Betriebsbewilligung für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind.“

11. Im § 12 Abs. 4 Z 3 wird die Wortfolge „§§ 38 und 39“ *durch die Wortfolge* „§§ 42 und 43“ *ersetzt.*

12. Im § 13 Abs. 2 entfällt der letzter Satz.

13.§ 13a samt Überschrift lautet:

„Jahresbericht

§ 13a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Vorjahr folgenden Kalenderjahr 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 in der Fassung ihrer Berichtigung (ABl. Nr. L 220 vom 21.06.2004 S 16);
2. wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ist;
3. die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;
4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(3) Die Unfalluntersuchungsstelle hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Abs. 2 Z 2) für das Vorjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des Berichtsjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.“

14. §§ An die Stelle der §§ 14 bis 47 samt Überschriften tritt:

„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 Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
2. zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;

(2) Keine Konzession ist erforderlich:

1. zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und solcher bundeseigener Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
2. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind.

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.

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. 3) 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 bedürfen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf in Österreich liegenden Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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 ande-

ren Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben, sind Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;

8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht; beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind:
   a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
   b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände;
   c) das Betriebskapital;
   d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material sowie der Finanzierungsplan dafür;
   e) die Belastungen des Betriebsvermögens;
9. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 8 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
10. Angaben über die 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.

Zuverlässigkeit

§ 15c. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn

1. er selbst oder falls 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 Konkurseröffnung 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 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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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.

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 (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995 S 70) in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG (ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S 44) nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

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

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

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, durch natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder Körperschaften 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 unter folgenden Voraussetzungen zu erteilen:

1. es bestehen keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers ist erfüllt;
3. die fachliche Eignung (§ 15e) des Antragstellers ist erfüllt;
4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte ist nachgewiesen worden.

(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.

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 Bauentwurf 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 die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, 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, ob ein Betriebsleiter zu bestellen ist oder ob das Verhalten einschließlich der Ausbildung von im § 21a angeführten Eisenbahnbediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln ist und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden.

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

Zulassung eines Werksverkehrs oder eines beschränkt öffentlichen Verkehrs

§ 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 des Eisenbahn, des 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 hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(3) 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.

(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 Zugehörs zu bauen und zu betreiben 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.

(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 Eisenbahn ist ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen be-

rechtigt, den allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht 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. 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.

(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, einschließlich der Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der für die Sicherheit verantwortlichen Bediensteten und derjenigen, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen.

(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 gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben. Soweit Gegenstand einer solchen Verordnung der Betrieb von Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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 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 .

Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

§ 19a. Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem gemäß § 39c verfügen, haben durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung, staatlich autorisierte Anstalten und Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, 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-, eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

Gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes

§ 19b. (1) Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn zu verfügen, sofern die Sicherheit des Betriebes 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 nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes auf einer solchen Eisenbahn 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 in der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn und des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn 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.

Verkehrsanlagen, Wasserläufe, Leitungsanlagen

§ 20. (1) Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar 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.

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 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 Zugehörs sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter).

(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 Zugehörs und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter).

(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. 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.

(5) Bei großen Eisenbahnunternehmen können neben dem verantwortlichen Betriebsleiter noch weitere fachlich zuständige Betriebsleiter bestellt werden. Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde namhaft zu machen.

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

(2) 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.

(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.

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.

Genehmigungspflichtige Rechtsakte

§ 25. Die Veräußerung oder Verpachtung einer öffentlichen Eisenbahn oder öffentlichen Eisenbahnstrecke sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes 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 hiefür 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 für die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt einschließlich der für statistische Zwecke notwendigen, von dieser angeforderten Angaben vollständig innerhalb angemessener Frist zu liefern.

Erleichterungen

§ 27. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb von sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und für den Verkehr auf Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht öffentlichen Eisenbahnen 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 Schienen-

fahrzeugen auf diesen Eisenbahnen und des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Betriebseinstellung

§ 28. (1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 19), die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn oder von Teilen einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung zur dauernden Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn, Nebenbahn, Straßenbahn oder von Teilen einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens zu deren Weiterbetrieb 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.

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

(3) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn oder von Teilen einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

Auflassung einer Eisenbahn

§ 29. Bei gänzlich und dauernd eingestelltem Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn (§ 28) hat der Landeshauptmann, bei gänzlich und dauernd eingestelltem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn die Bezirksverwaltungsbehörde, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

Eisenbahnaufsichtsorgane

§ 30. (1) Eisenbahnunternehmen haben Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahn und der Eisenbahnanlagen, der Abwicklung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn einschließlich des Verhaltens gegenüber der Eisenbahn und im Verkehr auf der 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 anderer 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 vom Eisenbahnunternehmen in Eid zu nehmen und der Behörde anzuzeigen (§ 12). Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit mit einem Ausweis versehen sein, aus dem ihre Eigenschaft und ihre Überwachungsbefugnisse hervorgehen. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Befugnisse als nicht mehr geeignet erweisen, unverzüglich abzuberufen und dies der Behörde anzuzeigen.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1 und 48 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.

(4) Bei Anschlussbahnen, die von einem zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahn-

bedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlussbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.

7. Hauptstück

Errichtung, Änderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen, Schienenfahrzeugen und eisenbahntechnischen Einrichtungen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung einer Eisenbahn, von Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen 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 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, ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Für dieses Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung seiner 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:

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

(3) Die Behörde kann eine geringere Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Bauentwurf

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

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

(2) Die Behörde bestimmt, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen nach den Erfordernissen des Falles vorzulegen sind.

Mündliche Verhandlung

§ 31c. (1) Der Bauentwurf ist vor der mündlichen Verhandlung durch mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, zur allgemei-

nen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann diese Frist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

(2) Den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, ist Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.

Parteien

§ 31d. 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 wegen ihrer Lage im Bauverbotsbereich oder Gefährdungsbereich (§ 43) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Genehmigungsvoraussetzungen

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

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung 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. von den Dienststellen des Bundes, der Länder und der Gemeinden nicht solche Interessen gegen das Bauvorhaben vorgebracht werden, deren Verletzung für die Öffentlichkeit von größerem Nachteil sind, als der durch die Realisierung des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit und
3. trotz Vorliegens von Einwendungen, die eine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, der durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsteht.

Bauausführungsfrist

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

1. Unterabschnitt
Schienenfahrzeuge

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung

§ 32. Vor Erteilung einer Betriebsbewilligung ist für die beabsichtigte Inbetriebnahme einzelner oder einer unbestimmte Anzahl gleichartiger neuer, veränderter oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreichs in Betrieb zu nehmender, bereits auf Eisenbahnen außerhalb Österreichs in Betrieb gewesener Schienenfahrzeuge eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 32a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und zum Beweis, ob das neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesene 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, ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Es gilt § 31a Abs. 2.

(2) Die Behörde kann eine geringere Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 32b. (1) Die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn das neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesene Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der 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 solche Schienenfahrzeugen abweichend von Abs. 1 eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik nicht entsprochen wird, jedoch durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist.

Berechtigung innerhalb der Bauausführungsfrist

§ 32c. (1) Innerhalb der Bauausführungsfrist berechtigt die erteilte eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung zur Inbetriebnahme neuer, veränderter oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmender, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesener Schienenfahrzeuge außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr.

(2) In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen das neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, schon außerhalb Österreichs in Betrieb gewesene Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf, wobei es auch zulässig ist, eine bestimmte oder mehrere bestimmte Eisenbahnen festzulegen, auf der oder auf denen es ausschließlich betrieben werden darf.

Bauausführungsfrist

§ 32d. In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Schienenfahrzeuge auf Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung abgeschlossen sein muss oder innerhalb der zum Zeitpunkt der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung bereits bestehende neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesene Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen müssen. 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 der neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen 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 des neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuges auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

2. Unterabschnitt
eisenbahntechnische Einrichtungen

§ 33. Für den Bau einer unbestimmten Anzahl gleichartiger neuer eisenbahntechnischer Einrichtungen oder der Veränderung solcher eisenbahntechnischer Einrichtungen kann die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung beantragt werden.

Antrag

§ 33a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und zum Beweis, ob die neue oder zu verändernde eisenbahntechnische Einrichtung dem Stand der technischen Entwicklung 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, ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Es gilt § 31a Abs. 2.

(2) Die Behörde kann eine geringere Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 33b. (1) Die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn die neue oder zu verändernde eisenbahntechnische Einrichtung dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung 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 eisenbahntechnische Einrichtung betrieben werden soll, entspricht.

(2) In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen die neue oder zu verändernde eisenbahntechnische Einrichtung uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf, wobei es auch zulässig ist, eine bestimmte oder mehrere bestimmte Eisenbahnen festzulegen, auf der oder auf denen die eisenbahntechnische Einrichtung ausschließlich betrieben werden darf.

Bauausführungsfrist

§ 33c. In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau neuer oder die Veränderung bestehender eisenbahntechnischer Einrichtungen auf Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung zulässig ist. 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

§ 34. (1) Die Inbetriebnahme neuer oder veränderter Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischer Einrichtungen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für die neuen oder veränderten Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

(2) Die Inbetriebnahme neuer, veränderter oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmender, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesener Schienenfahrzeuge bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für diese eine eisenbahnrechtliche 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 der neuen oder veränderten Eisenbahn, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung;
2. die Bewilligung zur Inbetriebnahme der neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs in Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge mit der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung.

Antrag

§ 34b. Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist zu beantragen. Der Bewilligung ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die neue oder veränderte Eisenbahn oder die neuen oder veränderten eisenbahntechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahn in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs. 2 sinngemäß.

Erteilung der Betriebsbewilligung

§ 34c. Die Behörde kann die beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die neue oder veränderte Eisenbahn, die neuen oder veränderten Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen sowie die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs in Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge 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 insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahn, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen.

4. Abschnitt
Genehmigungsfreie Vorhaben

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

1. bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit damit keine maßgeblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung (§ 90) darstellen;
2. bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und von Schienenfahrzeugen, soweit damit keine erheblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung (§ 90) darstellen;
3. bei Abtragungen.

Voraussetzung ist, dass diese Bauten, Veränderungen 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 3 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 bestimmen, welche der in Abs. 1 Z 1 bis 3 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen jedenfalls die Voraussetzungen des Abs. 1 erfüllen.

(3) Keiner eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung bedürfen:

1. Schienenfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h,
   a) die ausschließlich in einem für den öffentlichen Verkehr gesperrten Bereich oder in einem Bereich eingesetzt werden, in dem ausschließlich Verkehr auf Sicht stattfindet und
   b) die ausschließlich mit solchen Schienenrädern ausgestattet sind, die für den Antrieb und das Bremsen nicht von Bedeutung sind (Zweiwegefahrzeuge mit Reibradprinzip);

2. Schienenfahrzeuge, die ausschließlich geschleppt werden und eine Eigenmasse von maximal einer Tonne aufweisen.

(4) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist erforderlich und keine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist zu erteilen für den Bau oder die Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen, wenn deren Bau oder Veränderung entsprechend einer europäischen technischen Zulassung (§ 20 Z 15 Bundesvergabegesetzes 2002, BGBl. I Nr. 99/2002 – BVergG) erfolgen soll oder für die jeweilige eisenbahntechnische Einrichtung Europäische Normen (§ 20 Z 14 BVergG), Europäische Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) oder gemeinsame technische Spezifikationen (§ 20 Z 19 BVergG) vorliegen und deren Bau oder Veränderung entsprechend dieser Normen und Spezifikationen erfolgen soll.

(5) Keine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Verantwortung 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 eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
2. Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, die für den Export bestimmt sind und für die keine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt werden soll;
3. Überstellungsfahrten eines Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn, auf der es genehmigungsgemäß nicht betrieben werden darf;
4. Überstellungsfahrt eines ausländischen Schienenfahrzeuges im Transit durch Österreich;
5. Interessenten- und Demonstrationsfahrten mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
6. Ausbildungsfahrten für das Eisenbahnpersonal mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
7. Sonderfahrten, die nicht regelmäßig und nur für einen begrenzten Teilnehmerkreis mit ausländischen Schienenfahrzeugen stattfinden;
8. vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

5. Abschnitt
Bauleitung

§ 36. Das Eisenbahnunternehmen hat zur Koordination, Leitung und Beaufsichtigung der Ausführung des Bauvorhabens, für das eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, eine nach bundesgesetzlichen Vorschriften befugte Person als Bauleitung zu bestellen.

8. Hauptstück
Sicherheitsbescheinigung, Bescheinigung von Vorkehrungen

Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung oder Bescheinigung von Vorkehrungen

§ 37. Für die Ausübung von Zugang auf der Schieneninfrastruktur von Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, und die Art der dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung ist

1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Sicherheitsbescheinigung 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 Sicherheitsbescheinigung eine Bescheinigung von Vorkehrungen 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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, zu treffen. Diese Vorkehrungen bedürfen der Genehmigung der Behörde.

(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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung oder eine Betriebsbewilligung erteilt wurde sowie Nachweise, die die Einhaltung dieser Regelungen durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen;
2. Angaben zu den verschiedenen Kategorien der Eisenbahnbediensteten, 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 bezughabenden Bundesgesetze und auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen erfüllt;
3. Angaben zu den Arten 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 bezughabenden Bundesgesetzen und auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen und einer eisenbahnrechtlichen 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.

(4) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der Behörde 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 der Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

(5) Im Ermittlungsverfahren ist die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 bis 4 AVG zulässig. Es 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 die Behörde diese Genehmigung mit Bescheid zu entziehen.

Ausstellung von Bescheinigungen

§ 37b. (1) Die Behörde hat

1. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich auf Antrag eine als „Sicherheitsbescheinigung“ mit dem Zusatz „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 An-

führung 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 „Bescheinigung von Vorkehrungen“ mit dem Zusatz „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) Auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens hat die Behörde,

1. wenn dieser spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Sicherheitsbescheinigung bei der Behörde eingebracht wird, ohne weitere Ermittlungen eine neue Sicherheitsbescheinigung auszustellen, oder
2. wenn dieser spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Bescheinigung von Vorkehrungen bei der Behörde eingebracht wird, ohne weitere Ermittlungen eine neue solche Bescheinigung auszustellen.

(3) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 nicht spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Sicherheitsbescheinigung oder nach Ablauf der Gültigkeit einer Sicherheitsbescheinigung bei der Behörde eingebracht, hat die Behörde eine neue Sicherheitsbescheinigung nur dann auszustellen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweist, dass es noch über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt und die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

(4) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 nicht spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeit einer Bescheinigung über Vorkehrungen oder nach Ablauf der Gültigkeit einer Bescheinigung über Vorkehrungen bei der Behörde eingebracht, hat die Behörde eine neue Bescheinigung über Vorkehrungen nur dann auszustellen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweist, dass es die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

Entzug von Bescheinigungen

§ 37c. (1) Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist

1. die Sicherheitsbescheinigung 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 keinen Zugang auf der Schieneninfrastruktur oder auf Teilen derselben, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, ausgeübt hat, oder
2. die Bescheinigung von Vorkehrungen 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 Bescheinigung von Vorkehrungen während ihrer Gültigkeitsdauer keine 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, der Behörde 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, der Behörde das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 2 lit. b) zu melden.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Behörde Sicherheitsbescheinigungen oder Bescheinigungen über Vorkehrungen, die mit Bescheid entzogen wurden oder deren Gültigkeit abgelaufen ist, unaufgefordert zurückzustellen.

bmvit

Mitteilungspflichten

§ 37d. (1) Die Behörde hat der Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzug der Sicherheitsbescheinigung, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuausgestellten Sicherheitsbescheinigung und der davon erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Ist die Sicherheitsbescheinigung mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

(2) Die Behörde hat den Entzug einer Bescheinigung über Vorkehrungen der ausländischen Behörde mitzuteilen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung oder einen dieser entsprechenden Rechtsakt ausgestellt hat.

9. Hauptstück
Sicherheitsgenehmigung

Erfordernis einer Sicherheitsgenehmigung

§ 38. Zum Betrieb von Hauptbahnen und von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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 eingerichtet ist. In der Sicherheitsgenehmigung ist die Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems und die Erbringung des Nachweises gemäß § 38a zu beurkunden.

(2) Auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Behörde, wenn dieser spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Sicherheitsgenehmigung bei der Behörde eingebracht wird, ohne weitere Ermittlungen eine neue Sicherheitsgenehmigung auszustellen.

(3) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 nicht spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeit einer Sicherheitsgenehmigung oder nach Ablauf der Gültigkeit der Sicherheitsgenehmigung bei der Behörde eingebracht, hat die Behörde nur dann eine neue Sicherheitsgenehmigung auszustellen, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachweist, dass noch ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet ist und die gemäß § 38a zu treffenden Vorkehrungen vollständig getroffen werden.

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.

bmvit

Mitteilungspflichten

§ 38d. Die Behörde hat der Europäischen Eisenbahnagentur 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 neuausgestellten Sicherheitsgenehmigung und der davon erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Ist die Sicherheitsgenehmigung mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

10. Hauptstück
Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht

Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems

§ 39. (1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben 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 Interoperabilität festgelegten Sicherheitsanforderungen;
3. die Anwendung der einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben für den Bereich Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für den Bereich Eisenbahnverkehrsunternehmen ein jeweils getrenntes Sicherheitsmanagementsystem einzuführen.

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 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 Bundesgesetzen oder in Verordnungen, die auf Grund von Bundesgesetzen ergangen sind, oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmi-

gungs-, Bauartgenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsbscheiden 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 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:

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 Fachgebiet unterteilten Verzeichnissen geführte Personen gelten:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. staatlich autorisierte Anstalten im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
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 möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.

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

bmvit

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. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.

3a. Teil
Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen

1. Hauptstück
Anrainerbestimmungen

Bauverbotsbereich

§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen, bei letzteren nur dann, wenn dem Inhaber der Genehmigung die Gemeinnützigkeit zuerkannt wurde, 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 Leitungsachse.

(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 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 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.

Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

§ 44. Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Beseitigung eingetretener Gefährdungen

§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdrutsch, 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 Behörde 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 dem Verkehr auf einer Eisenbahn störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Schienenfahrzeuge 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.

Betreten hiefür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen

§ 47. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hiefür 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 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 finden keine Anwendung, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

Bahnkörper als Weg

§ 47a. Wenn der Bahnkörper zugleich als Weg dient, ist er bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu räumen.

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47b. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nicht-

öffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbewilligungen und der Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist die Behörde zuständig.

Bahnbenützende

§ 47c. (1) Bahnbenützende 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) Bahnbenützende 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.

3. Hauptstück
Sonstiges

Schutzvorschriften

§ 47d. 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, 47 und 47c) näher bestimmt wird.“

15. Die Überschrift vor § 48 lautet:

„4. Teil
Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück
Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen

Anordnung der baulichen Umgestaltung“

16. Im § 48 Abs. 3 werden die Wortgruppen „Eisenbahn- oder Straßenverkehrs“ *durch die Wortgruppen* „Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs“ *ersetzt.*

17. § 48 Abs. 4 lautet:

„(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.“

18. § 49 erhält folgende Überschrift:

„2. Hauptstück
Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung“

19. Im § 49 Abs. 1 wird die Wortgruppe „Stand der technischen Entwicklung“ *durch die Wortgruppe* „Stand der Technik“ *ersetzt.*

20. § 50 samt Überschrift lautet:

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

21. § 51 samt der Gliederung „4. Teil“ und der Überschrift dieses Teiles sowie die §§ 52 und 53 entfallen.

22. § 53a Abs. 2 lautet:

„(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.“

23. § 56 lautet:

„**§ 56.** Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten 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 und 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 darüber hinaus eine Bescheinigung über Vorkehrungen vorzulegen haben.“

24. Im § 57 entfällt die Z 3 und lautet die Z 4:

„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;“

25. § 58 Abs. 2 Z 1 lautet:

„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;“

26. Dem § 58 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(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.“

27. § 61 entfällt.

28. Im § 62 Abs. 2 und 3 wird die Wortgruppe „im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft“ *durch die Wortfolge* „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ *ersetzt.*

29. Dem § 65 Abs. 6 wird folgender Satz angefügt:

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

30. Dem § 65b Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

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

31. Im § 73a Abs. 1 wird das Zitat „§ 62 Abs. 2“ *durch das Zitat* „§ 62 Abs. 3“ *ersetzt.*

32. Nach dem 6. Teil wird folgender 6a. Teil und 6b. Teil eingefügt:

„6a. Teil
Zugang auf anderen Eisenbahnen

Zugangsberechtigte auf anderen Eisenbahnen

§ 75a. (1) Wenn die Ausübung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr zu oder von Güterterminals oder Häfen nur über eine Strecke oder einen Streckenteil einer anderen Eisenbahn als einer vernetzten Haupt- oder Nebenbahn erfolgen kann, hat das die andere Eisenbahn betreibende Eisenbahnunternehmen insoweit den Zugang diskriminierungsfrei einzuräumen. Das hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der den Zugang zur Strecke bzw. zu dem Streckenteil und die Zurverfügungstellung der hiebei benötigen sonstigen Leistungen zu enthalten hat.

(2) Wenn darüberhinaus die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Durchgangsverkehr zu oder von einer anderen als einer vernetzten Haupt- und Nebenbahn aufgrund der Anlageverhältnisse nur über eine für den Verkehr notwendige Verbindungsstrecke oder einen Streckenteil zu oder von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erfolgen kann, so hat auch das diese Eisenbahnanlagen betreibende Eisenbahnunternehmen insoweit diskriminierungsfrei Zugang zu gewähren.

(3) Auf einen Zugang nach Abs. 1 und 2 sind grundsätzlich die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes 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 Schienenverkehrsmarktes 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) Ein Eisenbahnunternehmen, das zum Betreiben einer anderen öffentlichen Eisenbahn als einer Hauptbahn oder einer solchen Nebenbahn, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt ist, berechtigt ist, ist unbeschadet seiner Pflichten nach diesem Bundesgesetz berechtigt, freiwillig Zugang für andere zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigte Eisenbahnunternehmen einzuräumen. Diese bedürfen für die Ausübung dieses freiwillig eingeräumten Zugangs keiner weiteren Berechtigung nach diesem Bundesgesetz.

(2) Die Einräumung eines Zugangs 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 zugangsberechtigte 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.

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 Schulungseinrichtung für die Schulung solcher Eisenbahnbediensteter zu gewähren, deren Schulung zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Bescheinigung über Vorkehrungen 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 und geltenden Notfallverfahren 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-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 begehrte Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten 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."

33. Im § 77 Abs. 1 Einleitungssatz entfällt die Ziffer „61"*.*

34. Im § 77 Abs. 2 wird das Wort „mitteilungspflichtigen" *durch das Wort* „vorlagepflichtigen" *ersetzt.*

35. § 81 Abs. 2 lautet:

„(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."

36. § 88 Z 1 lautet:

„1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die 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 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;"

37. Im § 88 Z 2 wird das Wort „Fahrbetriebsmittel" *durch das Wort* „Schienenfahrzeuge" *ersetzt.*

38. Nach § 90 werden folgende §§ 90a und 90b samt Überschriften eingefügt:

„Umrüstung

§ 90a. 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

§ 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."

39. Nach § 92 wird folgender § 92a samt Überschrift eingefügt:

„Bereitstellung von Daten

§ 92a. 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 derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen."

40. § 95 samt Überschrift lautet:

„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 (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) 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.“

41. § 96 Abs. 1 lautet:

„(1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen einschließlich der 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.“

42. § 96 Abs. 2 entfällt.

43. § 100 samt Überschrift lautet:

„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 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 hiefür 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."

44. Dem § 101 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„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."

45. § 104 Z 1 lautet:

„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;"

46. Im § 104 Z 2 wird das Wort „Fahrbetriebsmittel" *durch das Wort* „Schienenfahrzeuge" *ersetzt und der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgende Z 3 wird angefügt:*

„3. sonstige Hauptbahnen, sonstige Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind und sonstige Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden, wenn diese Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge in den Anwendungsbereich einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität fallen."

47. Die §§ 107 und 108 samt Überschriften lauten:

„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."

48. Im § 109 Abs. 1 Z 2 entfällt das Wort „transeuropäischen"*.*

49. § 110 lautet:

„§ 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."

50. § 111 erster Satz lautet:

„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."

51. § 114 samt Überschrift lautet:

„Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit

§ 114. (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 (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) 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.“

52. § 115 Abs. 1 lautet:

„(1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 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; liegen auch solche nicht vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.“

53. § 115 Abs. 2 entfällt.

54. § 117 lautet:

„§ 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.“

55. § 118 Abs. 2 Z 1 lautet:

„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“

56. Im § 119 Abs. 1 wird das Wort „Fahrbetriebsmittel“ *durch das Wort* „Schienenfahrzeuge“ *ersetzt und lautet die Z 1:*

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;“

57. Im § 119 Abs. 1 entfällt die Z 5 und wird in der Z 4 der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt.

58. Im § 119 Abs. 2 wird die Wortfolge „Z 2, 3 und 5“ *durch die Wortfolge* „Z 2 und 3“ *ersetzt.*

59. Im § 120 Abs. 1 entfällt das Wort „transeuropäischen“ *und wird das Wort* „Fahrbetriebsmittelregister“ *durch das Wort* „Schienenfahrzeugregister“ *ersetzt.*

60. Die Überschrift vor § 122 lautet:

„3. Hauptstück
Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister

Inhalt der Register

61. § 122 erster Satz lautet:

„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.“

62. § 123 lautet:

„§ 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-Dienstleistungsgesellschaft mbH der Europäischen Eisenbahnagentur zu übermitteln.“

63. Nach § 123 werden folgende §§ 123a bis 123c samt Überschrift eingefügt:

„4. Hauptstück
Einstellungsregister

Errichtung und Führung

§ 123a. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für die Erfassung aller in Betrieb genommenen, vom Geltungsbereich des 8. Teiles erfassten 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 sonstige 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.“

64. Im § 124 Abs. 1 werden das Zitat „§§ 38 bis 44“ *durch das Zitat* „§§ 42, 43, 46 bis 47c“ *und das Zitat* „§§ 46 und 49“ *durch das Zitat* „§§ 47d und 49“*ersetzt.*

65. § 124 Abs. 2 lautet:

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

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 öffentlichen Eisenbahn oder öffentlichen Eisenbahnstrecke veräußert sowie den ganzen oder einen Teiles des Betriebes 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. 2 eine Sicherheitsbescheinigungen oder eine Bescheinigungen über Vorkehrungen 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 § 47d erlassenen Verordnungen zuwider handelt.“

66. Im § 124 Abs. 6 lautet der Einleitungssatz:

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

67. § 125 lautet:

„§ 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, Verkehrskonzession oder ohne eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung erbringt,
3. entgegen § 21 keinen verantwortlichen Betriebsleiter oder keinen Stellvertreter für den verantwortlichen Betriebsleiter bestellt,
4. entgegen § 30 keine Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt, in Eid nimmt, deren Bestimmung der Behörde anzeigt oder deren Abberufung der Behörde nicht anzeigt,
5. eine Eisenbahn, eine Eisenbahnanlage oder eine eisenbahntechnische Einrichtungen ohne die hiefür erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung baut oder verändert,
6. eine Eisenbahn, eine Eisenbahnanlage oder eine eisenbahntechnische Einrichtung ohne die hiefür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
7. ein neues, verändertes oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmendes, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenes Schienenfahrzeug ohne die hiefür erforderliche eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung in Betrieb nimmt;
8. ein neues, verändertes oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmendes, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenes Schienenfahrzeug entgegen § 32c zu Beförderungen im allgemeinen Personen-, Gepäcks- oder Reiseverkehr in Betrieb nimmt,
9. ein neues, verändertes oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmendes, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenes Schienenfahrzeug ohne die hiefür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
10. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung erfasst sind,

11. entgegen § 37 ohne Sicherheitsbescheinigung oder ohne Bescheinigung über Vorkehrungen Zugang auf Hauptbahnen oder solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ausübt;
12. der Meldepflicht gemäß § 37d Abs. 1 nicht nachkommt, oder
13. entgegen § 38 ohne Sicherheitsgenehmigung Hauptbahnen oder Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, betreibt oder zum Betrieb solcher Eisenbahnen Schienenfahrzeuge betreibt."

68. Im § 126 Abs. 4 entfallen die Ziffern 3 und 4.

69. Im § 127 Abs. 2 werden das Wort „Fahrzeugregister" *durch das Wort* „Schienenfahrzeugregister" *und die Wortfolge* „ dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie" *durch die Wortfolge* „der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH" *ersetzt und entfällt die Wortfolge* „als Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen" *.*

70. § 130 Abs. 5 entfällt.

71. § 130 Abs. 8 bis 10 lautet:

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2004/51/EG;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG;
3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG;
5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG;
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.

(9) 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.

(10) 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."

72. Die Paragraphenüberschrift zu § 132 lautet:

„Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957"

73. Im § 132 Abs. 1 wird die Wortgruppe „Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes" *durch die Wortgruppe* „In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 60/1957" *ersetzt.*

74. § 132 Abs. 5 entfällt.

75. Im § 133 entfallen die Abs. 8, 9 und 11 und lautet Abs. 10:

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

76. Nach § 133 wird folgender § 133a samt Überschrift eingefügt:

„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) Bis zum Ablauf des 31. Dezember 2005 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass 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 nur zugangsberechtigt sind:

1. für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
2. für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr nur auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 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.

(3) Im Zeitraum zwischen dem 1. Jänner 2006 und dem Ablauf des 31. Dezember 2006 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass 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 nur für die Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zugangsberechtigt sind.

(4) Vor dem In-Kraft-Treten des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen gelten bis zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung durch die Behörde, längstens jedoch bis zum Ablauf des 30. April 2007 als Sicherheitsbescheinigungen im Sinne des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx.

(5) Vor dem In-Kraft-Treten des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen gelten bis zur Ausstellung einer Bescheinigung über Vorkehrungen durch die Behörde, längstens jedoch bis zum Ablauf des 30. April 2007 als Bescheinigungen über Vorkehrungen im Sinne des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx.

(6) Vor dem In-Kraft-Treten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 11 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 31 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen.

(7) Vor dem In-Kraft-Treten des § 33 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 11 im Einzelfall für eisenbahntechnische Einrichtungen erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 33 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahntechnische Einrichtungen erteilte Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 33 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigungen.

(8) Vor dem In-Kraft-Treten des § 32 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx für Schienenfahrzeuge erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 32 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigungen.

(9) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 32 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx eingebrachte Anträge um Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 32 für Schienenfahrzeuge gelten als Anträge um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung. Entgegen § 32a muss solchen Anträgen kein Gutachten beigegeben sein.

(10) 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 1. April 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, im Falle eines Eisenbahnverkehrsunternehmen spätestens fünf Jahre nach Ablauf des Tages der Verkehrseröffnung zu erfolgen.

(11) Vor dem In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx anhängige Verwaltungsverfahren, mit Ausnahme der für Schienenfahrzeuge anhängigen Verwaltungsverfahren, sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

(12) Vor der Erlassung gemeinsamer Sicherheitsziele ist § 39 Abs. 1 Z 1 nicht anzuwenden.

(13) § 35 Abs. 1 ist auch auf solche vor In-Kraft-Treten des § 35 in der Fassung 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."

77. Dem § 135 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) § 1 Abs. 1, § 1a, § 1b, §§ 1e bis 1g, § 5 Abs. 1 und 2, § 7, §§ 9 bis 9b samt Überschriften, § 12 Abs. 4, § 13a samt Überschrift, §§ 14 bis 47d samt Überschriften, § 48 Abs. 3 und 4, § 49 Abs. 1, § 50 samt Überschrift, § 53a Abs. 2, § 56, § 57 Z 4, § 58 Abs. 2 Z 1 und Abs. 6, § 62 Abs. 2 und 3, § 65 Abs. 6, § 65b Abs. 1, § 73a Abs. 1, der 6a. und 6b. Teil (§§ 75a bis 75e samt Überschriften), § 77 Abs. 1 und 2, § 81 Abs. 2, § 88, §§ 90a und 90b samt Überschriften, § 92a samt Überschrift, § 95 samt Überschrift, § 96 Abs. 1, § 100 samt Überschrift, § 101 Abs. 1, § 104, §§ 107 und 108 samt Überschriften, § 109 Abs. 1 Z 2, § 110, § 111 erster Satz, § 114 samt Überschrift, § 115 Abs. 1, § 117, § 118 Abs. 2 Z 1, § 119, § 122 samt Überschrift, § 123, §§ 123a bis 123c samt Überschriften, § 124 Abs. 1 bis 2 und 6, § 125 Z 1 bis 12, § 126 Abs. 4, § 127 Abs. 2, § 130 Abs. 8 bis 10, § 132 Abs. 1, § 133 Abs. 10 und § 133a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx folgenden Monatsersten in Kraft. Gleichzeitig tritt § 1 Abs. 2, § 51 samt Überschriften, § 52, § 53, § 61, § 96 Abs. 2, § 115 Abs. 2, § 119 Abs. 1 Z 5, § 126 Abs. 4 Z 3 und 4, § 130 Abs. 5 und § 133 Abs. 8, 9 und 11 außer Kraft. § 125 Z 13 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx tritt mit 1. Mai 2007 in Kraft."

Artikel 2
Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 80/2005, wird wie folgt geändert:

1. § 31 lautet:

„**§ 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 Projektsteilen, sofern für letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen gemäß § 35 sowie der Betrieb der demgemäß nicht zur Verfügung zu stellenden Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen."

2. Dem § 51 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit sie nicht zur Verfügung zu stellende Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen (§ 31) betreibt, gilt sie als Eisenbahnunternehmen."

3. Nach § 51a wird folgender § 51b samt Überschrift eingefügt:

„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 fallen.“

bmvit

Vorblatt

Problem:

Vom Gemeinschaftsrecht her liegt eine weitere Etappe von Richtlinien zu den Themen Eisenbahnsicherheit, Interoperabilität und weitere Marktöffnung bei den Eisenbahnen vor, die über die bisherigen gesetzlichen Regelungen hinaus umzusetzen sind.

Von diesem gemeinschaftsrechtlich ausgelösten Regelungsbedarf abgesehen ist darauf hinzuweisen, dass die Situation für den Bau und die Veränderung von Eisenbahnen teilweise als unbefriedigend empfunden wird, indem die Erledigung von Genehmigungsanträgen oft eine sehr lange Verfahrensdauer in Anspruch nimmt..

Ziel:

Das Eisenbahngesetz 1957 ist erstens entsprechend den gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien anzupassen und zweitens sind Maßnahmen zur Beschleunigung von Verwaltungsverfahren angezeigt.

Inhalt:

Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält sowohl die richtlinienmäßig vorgegebenen Umsetzungsmaßnahmen als auch Änderungen zu den eisenbahngesetzlichen Genehmigungsverfahren.

Zum Ersteren ist insbesondere ist die Einführung von Rechtsinstrumenten zur Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie beim Betrieb von Eisenbahnen, Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen vorgesehen. Bezüglich der Genehmigungsverfahren sind insbesondere die Ausweitung genehmigungsfreier Maßnahmen und der Entfall besonderer Genehmigungsinstrumente sowie die Einführung eines beizubringenden Gutachtens als Grundlage für eine Straffung des Verfahrensablaufes vorgesehen. Bei der vorliegenden Änderung des Gesetzes sollen darüber hinaus auch Klarstellungen erfolgen, um in der Praxis aufgetretene Auslegungsfragen insbesondere was die Stellung getrennter Eisenbahnunternehmen anlangt auszuräumen.

Alternative:

Da Österreich zur Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Union verpflichtet ist, besteht dazu keine Alternative. Hinsichtlich der übrigen Regelungsinhalte könnte der bisherige Rechtszustand beibehalten werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Umsetzung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie führt einerseits zu einem Mehraufwand in der Vollziehung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und in geringerem Ausmaß auch beim jeweils zuständigen Landeshauptmann. Dem werden andererseits durch die Neugestaltungen und Reformschritte in den Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz Einsparungen für alle Eisenbahnbehörden gegenüberstehen.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch die Beschleunigung von Verwaltungsverfahren könnten Bauaufträge bereits zu einem früheren Zeitpunkt vergeben werden, was sich in Zeiten geringen Wirtschaftswachstums positiv auf die Beschäftigungslage auswirken könnte. Von der Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems profitieren vor allem akkreditierte Stellen, die zur Zertifizierung eines Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems zugelassen sind.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit EU-Recht. Es erfolgt eine abschließende und komplettierende Umsetzung der Richtlinien.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Die Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes fällt nicht unter den Konsultationsmechanismus.

bmvft

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat ein Bündel von Maßnahmen mit dem Ziel in Angriff genommen, den gemeinschaftsrechtlichen Regelungsrahmen für die Eisenbahnen weiterzuentwickeln, und hat im Jahr 2004 folgende Richtlinien erlassen, die zusammenfassend auch als zweites Eisenbahnpaket bezeichnet werden:

a) Richtlinie 2004/49/EG über die 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 („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, kurz Eisenbahnsicherheitsrichtlinie).

Mit dieser Richtlinie sollen die in den Mitgliedstaaten unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen harmonisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Harmonisierung des Inhaltes von Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen. Vorgesehen in dieser Richtlinie ist insbesondere die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Sicherheitsbehörde, die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Erwirkung einer Sicherheitsgenehmigung, die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Durchführung der Untersuchung von Unfällen durch eine unabhängige Stelle.

b) Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Mit dieser Richtlinie sollen die Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG mit denen der Richtlinie 2001/16/EG harmonisiert werden. Weiters sieht die Richtlinie die Verpflichtung zur Einführung eines Einstellregisters für interoperable Schienenfahrzeuge vor, die mit einem alphanumerischen Code zu versehen sind.

c) Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Mit dieser Richtlinie wird der Zugang auf das gesamten Eisenbahnnetz zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2006 und auch für nicht grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 ausgedehnt.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen alle drei angeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht komplettierend umgesetzt werden.

Erste Schritte zur Umsetzung sind bereits erfolgt. Bezüglich der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie ist mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, und der Einrichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle eine Teilumsetzung vorgenommen worden. Eine weitere Teilumsetzung dieser Richtlinie ist bereits dadurch gegeben, dass viele der der Rechtsakte, die nationalen Sicherheitsbehörden vorzubehalten sind, schon nach bisheriger Rechtslage im Eisenbahngesetz 1957 von den Eisenbahnbehörden wahrgenommen werden. Desweiteren steht eine Teilumsetzung zur Richtlinie 2004/51/EG in parlamentarischer Behandlung (RV 1192 und AB 1230 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP), die eine Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 dergestalt vorsieht, dass mit Ablauf des 31. Dezember 2005 der Zugang für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf alle Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen ausgedehnt wird; um der Entscheidung des Bundesgesetzgebers hiezu nicht vorzugreifen, wird auch im vorliegenden Entwurf ein Gesetzestext zur gesamten Umsetzung der

Richtlinie 2004/51/EG vorgeschlagen, der im Fall der Gesetzwerdung ersterer Vorlage entbehrlich wäre.

Als richtliniengemäße weitere Etappe zur Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes sind somit im vorliegenden Gesetzesentwurf die Zugangsrechte für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2006 auf allen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen und die Zugangsrechte für die Erbringung von nicht grenzüberschreitendem Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 auf allen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen vorgesehen. Desweiteren werden Zugangsrechte auf sonstige Eisenbahnen oder Teilen derselben, die zu ans Schienennetz angeschlossenen Häfen und Güterverkehrsterminals führen, oder die zur Erreichung öffentlicher Eisenbahnen notwendig sind, eingeräumt. Neu vorgesehen ist auch, dass auf freiwilliger Basis Zugangsrechte zu anderen als Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen zugunsten von zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigten Eisenbahnunternehmen eingeräumt werden können, wie z.B. der Zugang eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf eine Straßenbahn, wo dies angesichts der Verknüpfungsverhältnisse zweckmäßig erscheint.

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie wird die gesetzliche Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems vorgesehen, die sowohl Eisenbahninfrastruktur-, als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft. Die Zertifizierung dieses Sicherheitsmanagementsystems ist durch eine akkreditierte Stelle, die Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems zertifiziert, vorgesehen.

Die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen erforderliche Sicherheitsbescheinigung darf nicht mehr vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellt werden, sondern das muss sicherheitsbehördliche Aufgabe werden. Die Sicherheitsbescheinigung umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Bescheinigung über Vorkehrungen. Während das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer akkreditieren Stelle zu zertifizieren ist, sind die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Vorkehrungen einer bescheidmäßigen Genehmigung zu unterziehen. Die Sicherheitsbescheinigung selbst ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in abschließender Erledigung des Antrages auszustellen ist. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen, sodass die Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof gewahrt bleibt.

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie neu einzuführen ist eine von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erwirkende Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb seiner Eisenbahn. Diese umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und des Nachweises über Vorkehrungen. Die Sicherheitsgenehmigung ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag von der zuständigen Eisenbahnbehörde in abschließender Erledigung des Antrages auszustellen ist. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen, sodass die Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof gewahrt bleibt.

Zur Vermeidung einer langen Verfahrensdauer für die Erledigung von Baugenehmigungsanträgen und Anträgen um Erteilung einer Genehmigung nach § 36 werden die für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen erforderlichen Genehmigungen und die zugehörigen Verwaltungsverfahrensregelungen zur Reformierung vorgeschlagen. So soll in Hinkunft die bisher gemäß § 36 erforderliche Genehmigung für eisenbahntechnische Einrichtungen im Einzelfall ersatzlos entfallen; eisenbahntechnische Einrichtungen einer Eisenbahn sind im Konkreten nur mehr Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung. Für Schienenfahrzeuge wird, unabhängig davon, ob es sich um ein Einzelfahrzeug oder ein in Serie zu erzeugendes Schienenfahrzeug handelt, eine Bauartgenehmigung eingeführt, die inhaltlich den Anforderungen in der Verwaltungspraxis und der Entwicklung auf internationaler Ebene folgt. Für bauartgleiche eisenbahntechnische Einrichtungen tritt an die Stelle der Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung für den Bau einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher eisenbahntechnischer Einrichtungen.

Eine Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren zum Bau soll dadurch bewirkt werden, dass der Beweis des Vorliegens von Genehmigungsvoraussetzungen einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch ein vom Antragsteller beizubringendes Gutachten erbracht werden soll. Ist für die Erstellung dieses Gutachtens die Bestellung von mehr als einem Sachverständigen durch den Antragsteller notwendig, so ist das Gutachten von den bestellten Sachverständigen gemeinsam zu erstellen und hat eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Um zu vermeiden, dass die Behörde dieses Gutachten durch andere Gutachter, insbesondere durch beigegebene Amtssachverständige nochmals begutachten lässt, wird vorgesehen, dass für dieses Gutachten die widerlegbare Vermutung seiner inhaltlichen Richtigkeit gilt, was zumindest im Regelfall beschleunigend wirken sollte. Der mit der Erstattung der Gutachten zu beauftragende Kreis der Sachverständigen enthält insbesondere akkreditierte oder benannte Stellen, um eine zweckmäßige Zusammenfassung mit der Prüfung nach den Interoperabilitätsregelungen zu ermöglichen.

Mit diesem Reformschritt soll einerseits die Behörde, namentlich die technischen Amtssachverständigen als auch die verfahrensführenden Beamten, entlastet werden, als auch andererseits der Vorteil im Sinne der Antragsteller erreicht werden, dass mittels solcherart aufbereiteter Einreichunterlagen die Verwaltungsverfahren deutlich rascher abgewickelt werden können.

Als weitere wesentliche Maßnahme zur Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren wird eine spürbare Ausweitung des Kreises genehmigungsfreier Vorhaben vorgeschlagen, die wie bisher im Verordnungsweg zu konkretisieren sein sollen. Es soll von der gesetzlichen Vorgabe her nicht mehr das einschränkende Kriterium des geringen Umfanges maßgebend sein, sondern der Umstand, dass mit Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten sowie der Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen keine maßgeblichen bzw. erheblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung darstellen, wobei letztere in den Interoperabilitätsregelungen abgegrenzt wird. Die durch erweiterte Genehmigungsfreistellungen gewisser Vorhaben eingesparten Personalressourcen sollen für die raschere Bewältigung der übrigen Aufgaben eingesetzt werden.

Das Deregulierungsgesetz 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, hat dazu geführt, dass für Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnische Einrichtungen, die mehreren Arten von Eisenbahnen zuzurechnen sind, die sachliche Zuständigkeit mehrerer Eisenbahnbehörden besteht. Nunmehr ist vorgesehen, dass für solche Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen die sachliche Zuständigkeit der für die höherrangige Eisenbahn zuständigen Eisenbahnbehörde gegeben sein soll. Das soll die Vollziehung besonders auf Ebene der Bezirksverwaltungsbehörden und der Landeshauptmänner erleichtern.

Was die Klarstellungsbemühungen im Eisenbahngesetz anlangt, sei zunächst darauf hingewiesen, dass bei der Einführung der Begriffe „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ im Jahre 1957 davon ausgegangen wurde, dass der Betrieb einer Eisenbahn sowie der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und der Verkehr auf einer Eisenbahn durch ein integriertes Eisenbahnunternehmen abgewickelt wird; im Gesetz wurden diese Vorgänge mit den Begriffen „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ bezeichnet. Mit der Einführung der Eisenbahnverkehrsunternehmen als neue Kategorie von Eisenbahnunternehmen für den Regelungsbereich des Eisenbahngesetz 1957 in Bezug auf Haupt- und Nebenbahnen ist der Begriff „Eisenbahnbetrieb“ in diesem Teilbereich insofern neu zu verstehen, als Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Eisenbahnen als solche betreiben, sondern hauptsächlich Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen erbringen, also Fahrbetrieb, und das zum Zwecke der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen. Im Eisenbahngesetz 1957 wurde darauf bisher in den Bestimmungen reagiert, die von den Umsetzungsverpflichtungen betroffen waren und novelliert wurden. Bei anderen Bestimmungen soll die ausdrückliche Differenzierung nun nachgeholt werden, und zum Ausdruck kommen, inwieweit Normadressat der Betreiber der Eisenbahn (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) oder der vom Betreiber der Eisenbahn unterschiedliche Betreiber von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind. Nunmehr soll schon begrifflich durchgängig in Betrieb einer Eisenbahn, der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahrgenommen wird, und in Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen, der im Wesentlichen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und eingeschränkt auch von Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahrgenommen wird und dem Verkehr auf der Eisenbahn, der vor allem durch betriebene Schienenfahrzeuge erzeugt wird, differenziert werden. Dadurch soll der traditionelle bisherige Inhalt

der Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr nicht geändert werden, aber die Zuordnung der Rechtfolgen erleichtert werden.

Zu den finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesvorhaben bei seiner Vollziehung ist auszuführen, dass die Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie, und dabei zunächst insbesondere die Einführung der neugestalteten Rechtsinstrumente einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung und das Einstellungsregister, zu einer Erhöhung des Personalaufwandes der Eisenbahnbehörden führen. Das betrifft hauptsächlich den BMVIT als Eisenbahnbehörde, nur geringfügig den Landeshauptmann, bzw. Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Einstellungsregister. Das Ausmaß der zusätzlichen Aufwandes wird durch die bei der Europäischen Eisenbahnagentur laufende Ausgestaltung harmonisierter Vollzugsregelungen zu den neuen Instrumenten nach der Sicherheitsrichtlinie bestimmt. Diese Regelungen liegen noch nicht vor, sodass eine Abschätzung derzeit nur grob und global möglich ist.

Den aufwanderhöhenden Faktoren werden Einsparungen beim Verwaltungsaufwand durch die Reform der Genehmigungsverfahren gegenüberstehen. Nach einer Schätzung in einer hiezu vorab eingeholten Studie ist bei Umsetzung und am Ende einer Übergangszeitspanne mit einem Einsparungspotential von bis zu 25% des derzeitigen Personalaufwandes zu rechnen. Da dieses Einsparungspotential nur zum Teil unmittelbar vom Gesetz ausgelöst wird, und dies sukzessive nach den Übergangsregelungen, und zum anderen Teil von noch zu treffenden flankierenden Verordnungsregelungen und deren Vollziehung abhängt, lässt sich derzeit keine genauere Quantifizierung vornehmen..

Soweit zur Zeit abschätzbar, werden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbehörde die aufwandserhöhenden Faktoren durch die Einsparungen jedenfalls aufgefangen werden können, und für die Landeshauptmänner und Bezirksverwaltungsbehörden als Eisenbahnbehörden werden nach vollem Wirksamwerden der verfahrensreformatorischen Maßnahmen Einsparungen verbleiben. Das Gesetzesvorhaben wird also im Ergebnis zu keinen Mehrausgaben des Bundes für die Vollziehung führen.

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

Die Konformität mit EU/EWR-Recht ist gegeben. Der Gesetzesentwurf dient überdies ausdrücklich dazu, die Richtlinien des sogenannten zweiten. Eisenbahnpaketes, von denen einzelne Punkte wie erwähnt bereits umgesetzt worden sind, nun komplettierend in innerstaatliches Recht umzusetzen..

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 1 (Gesetzestitel):

Der bisherige Gesetzestitel wird formell den aktuellen legistischen Richtlinien angepasst und soll nun den wesentlichen Inhalt des Eisenbahngesetzes anzeigen.

Zu Z 2 (Entfall des § 1 Abs. 2):

Da Seilbahnen im Seilbahngesetz 2003 als Eisenbahnen bezeichnet werden und der seinerzeit auf das Eisenbahngesetz verweisende § 2 EKHG nunmehr auf das Seilbahngesetz 2003 verweist, ist die Aufzählung von Seilbahnen im Eisenbahngesetz 1957 nun entbehrlich geworden.

Zu Z 3, 7, 37, 59 und 60 (§§ 1a, 7, 88 Z 2, 120 und 122):

Da Seilbahnen nicht mehr Regelungsgegenstand des Eisenbahngesetzes 1957 sind, kann der bisherige allgemeine Ausdruck Fahrbetriebsmittel durch den Ausdruck Schienenfahrzeuge ersetzt werden.

Zu Z 4 (§ 1b):

Da Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Eisenbahnunternehmen auch noch andere als Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen betreiben können, erfolgt eine Präzisierung dergestalt, dass auf die Arten von Eisenbahnen abgestellt wird, auf denen Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

Zu Z 5 (§§ 1e, 1f und 1g):

Da nunmehr der Begriff „Verkehr auf Eisenbahnen“ verwendet wird, werden die Begriffsbestimmungen Stadt-, Vorortverkehr, Regionalverkehr und internationaler Güterverkehr entsprechend angepasst.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 1 und 2):

Da Hauptbahnen, Nebenbahnen, Anschlussbahnen und Materialbahnen als Schienenbahnen definiert sind, werden nunmehr auch Straßenbahnen ausdrücklich in der Definition als Schienenbahnen bezeichnet, ohne dass der bisherige Definitionsgehalt dadurch verändert werden soll.

Zu Z 8 (§§ 9a bis 9c):

Die Begriffsbestimmungen für die gemeinsamen Sicherheitsmethoden und die gemeinsamen Sicherheitsziele lehnen sich an die Richtlinie 2001/49/EG an, wobei die Terminologie des Eisenbahngesetzes 1957 berücksichtigt wird. Der Stand der Technik als wesentliche Genehmigungsvoraussetzung wird erstmals in Anlehnung an bereits bestehende Begriffsbestimmungen in anderen Materiengesetzen einer Begriffsbestimmung unterzogen; er ersetzt den bisherigen Ausdruck des Standes der technischen Entwicklung im Eisenbahnwesen.

Zu Z 9 (§ 10):

Wie bereits im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargestellt, werden die Begriffe „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ durch die Begriffe „Betrieb einer Eisenbahn“, Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen“ und „Verkehr auf Eisenbahnen“ ersetzt.

Zu Z 10 (§ 12 Abs. 1 bis 3):

zu Abs. 1: Die Zuständigkeit des Landeshauptmannes für Materialbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr oder mit Werkverkehr wird den Bezirksverwaltungsbehörden übertragen, sodass diese nunmehr für alle nicht-öffentlichen Eisenbahnen die zuständige Behörde ist. Die nach der bisherigen Rechtsauffassung und Verwaltungspraxis mit der Zuständigkeit für eine Eisenbahn verbundene Zuständigkeit für die darauf betriebenen Schienenfahrzeuge wird ausdrücklich klargestellt.

zu Abs. 2: Der Umfang der Zuständigkeit des Landeshauptmannes für nicht vernetzte Nebenbahnen wird in der Form erweitert, dass er für alle Angelegenheiten dieser Eisenbahnen, mit Ausnahme der Konzessionsangelegenheiten und der behördlich zu genehmigenden Betriebseinstellung zuständig wird. Die Zuständigkeit des Landeshauptmannes wird auf solche Schienenfahrzeuge eingeschränkt, die ausschließlich auf Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen betrieben werden sollen. Die Zuständigkeit des Landeshauptmannes wird ferner auf solche Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnische Einrichtungen eingeschränkt, die ausschließlich dem Betrieb von Nebenbahnen und Anschlussbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen dienen. Weiters ist der Landeshauptmann für die Ausstellung, Neuausstellung und Entzug von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig, die ausschließlich vernetzte Nebenbahnen betreiben.

Abs. 3: Die Zuständigkeit des Bundesministers für die Erteilung der Genehmigung für allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete und die Genehmigung der Veräußerung, Verpachtung oder Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes einer nicht vernetzten Nebenbahn wird dem Landeshauptmann übertragen. Im Rahmen der bei Bundesminster konzentrierten Zuständigkeiten fällt die nach der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie der Behörde zuzuordnende Aufgabe bezüglich Sicherheitsbescheinigung neu an.. Werden Schienenfahrzeuge auf Hauptbahnen eingesetzt, fallen diese unabhängig vom Einsatz auf anderen Eisenbahnen in die Zuständigkeit des Bundesministers. Die Zuständigkeit des Bundesministers erfasst auch solche Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen, die nicht nur dem Betrieb von Hauptbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Hauptbahnen und dem Verkehr auf Hauptbahnen, sondern auch dem Betrieb anderer Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf anderen Eisenbahnen und dem Verkehr auf anderen Eisenbahnen dienen; damit sollen diesbezüglich Mehrfachzuständigkeiten vermieden werden.

Zu Z 13 (§ 13a):

Die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verpflichtet zur Vorlage eines Sicherheitsberichtes an die Europäische Eisenbahnagentur; diese neue Aufgabe wird hier dem Bundesminister zugeordnet.

Zu Z 14 (§§ 14 bis 47d samt Überschriften):

In Fortführung der bereits in vorausgegangenen Novellen des Eisenbahngesetzes begonnenen Umstrukturierung dieses Bundesgesetzes wird die Gliederung in Teile für öffentliche Eisenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen nun aufgegeben und durch eine Gliederung des Gesetzes nach Sachgebieten ersetzt.

§§ 14 bis 14f: Diese entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 14 Abs. 1 und 2 und 17. Die Bestimmung über die Verlängerung der Konzessionsdauer soll dabei vereinfacht werden und soll einerseits die verkehrspolitische Bedeutung betonen und andererseits nicht mehr auf die wenig zeitgemäße Übernahme durch den Bund abstellen.

§§ 15 bis 15k: Mit Ausnahme der Belange, die im Rahmen der Genehmigung getroffener Vorkehrungen gemäß § 37a zu berücksichtigen sind und bisher in den §§ 17a Z 10 und 11 und 17e Z 2 und 3 enthalten waren, entsprechen die §§ 15 bis 15k im Wesentlichen den bisherigen §§ 14 Abs. 5 und 17 bis 17k.

§§ 16 bis 16f: Diese entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 14 Abs. 5a und 17l bis 17p. Da die wesentlichen Elemente der fachlichen Eignung des Antragstellers im Verfahren zur Erteilung der Genehmigung nach § 37a zu prüfen sind, erübrigt sich das bisherige fakultative Feststellungsverfahren.

§§ 17a bis 17b: Die Regelungen entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 51 und 52. Erstmals festgelegt werden in Anlehnung an die Bestimmungen über die Konzession die mit einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung vorzulegenden Unterlagen und die für die Erteilung dieser Genehmigung notwendigen Voraussetzungen. Ergänzend zu den bisherigen Regelungen über den Inhalt einer Genehmigung kann auf Antrag von der Behörde festgelegt werden, ob ein verantwortlicher Betriebsleiter zu bestellen ist und allgemeine Anordnungen gemäß § 21a zu erlassen sind.

§ 18 Abs. 1: Dieser wurde einerseits textlich dem bisherigen § 19 Abs. 1 angepasst. Normadressat dieser Bestimmung ist nunmehr das zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn berechtigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 18 Abs. 2 und 3: Hier werden die Rechte eines zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens, insbesondere eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, ausgeführt. Klargestellt wird der Berechtigungsumfang eines zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens auch insofern, als er über den öffentlichen Verkehr hinaus dem Grunde nach auch die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im nicht-öffentlichen Verkehr einschließt.

§ 18 Abs. 4: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 5.

§ 18a: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 18 Abs. 2.

§ 18b: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 3.

§ 18c: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 4.

§ 18d: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 6.

§ 19 Abs. 1: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 19 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass Normadressat dieser Bestimmung nunmehr das zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn berechtigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist, welches zusätzlich zur Sicherstellung der Erfüllung seiner Pflichten Vorkehrungen zu treffen hat, die bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen Grundlage der zur Erlangung einer Sicherheitsgenehmigung notwendigen Vorkehrungen sein wird.

§ 19 Abs. 2: Dieser entspricht dem bisherigen § 19 Abs. 2, wobei klargestellt wird, dass Normadressat dieser Bestimmung nunmehr das zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn berechtigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist.

§ 19 Abs. 3: Dieser stellt die Pflichten eines zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens dar.

§ 19 Abs. 4: Die schon bisher im § 19 Abs. 4 erster Satz enthaltene Verordnungsermächtigung wird klarstellend ergänzt, wonach auch Regelungen über die Ausbildung und Prüfung des Betriebsleiters und anderer Eisenbahnbediensteter im Verordnungsweg festgelegt werden können.

§ 19 Abs. 5: Die schon bisher im § 19 Abs. 4 zweiter Satz enthaltene Verordnungsgrundlage, welche bereits auf die nach der Sicherheitsrichtlinie gebotene Rechtsqualität von Sicherheitsvorschriften abgestellt ist, wird ergänzt um die Verpflichtung zur Berücksichtigung der neu vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden und der gemeinsamen Sicherheitsziele, sowie um die neue Mitteilungspflicht an die Kommission.

§ 19a: Dieser entspricht dem bisherigen § 19 Abs. 1 zweiter und dritter Satz mit der Maßgabe, dass Eisenbahnunternehmen, die ein Sicherheitsmanagementsystem (mit den neuen inhaltlichen Anforderungen an ein solches) eingerichtet haben, von der Verpflichtung befreit werden, periodisch Überprüfungen durch Externe durchführen zu lassen.

§ 19b Abs. 1: Dieser ist dem bisherigen § 19 Abs. 3 nachgebildet. Normadressaten sind zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es wird der Behörde die Möglichkeit eingeräumt, anstelle der Verfügung einer Betriebseinstellung auch andere Maßnahmen verfügen zu können.

§ 19b Abs. 2: Diese regelt die Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes auf Eisenbahnen und richtet sich an Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigt sind. An Stelle der Verfügung einer Betriebseinstellung erhält die Behörde auch hier die Möglichkeit zur Verfügung anderer Maßnahmen.

§ 19c: Dieser entspricht dem bisherigen § 19 Abs. 2a.

§ 20: Dieser entspricht dem bisherigen § 20 Abs. 1 und 2.

§ 20a: Dieser entspricht dem bisherigen § 20 Abs. 3.

§ 21: Ausdrücklich wird klargestellt, dass sowohl zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigte Eisenbahnunternehmen, als auch zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigte Eisenbahnunternehmen einen verantwortlichen Betriebsleiter zu bestellen haben.

§ 21a: Abs. 1 entspricht im Wesentlichem dem bisherigen § 21 Abs. 3. Klargestellt wird, dass das bereits durch Bundesgesetz oder Bundesverordnungen geregelte und somit vorgegebene Verhalten einschließlich der Ausbildung von Eisenbahnbediensteten vom Eisenbahnunternehmen nicht mehr durch allgemeine Anordnungen geregelt werden muss.

§ 22: Abs. 1 entspricht dem bisherigen § 22 Abs. 1, wurde aber klarer formuliert. Die Tarifpflicht für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr entfällt. Als nicht mehr unbedingt notwendig angesehen wird die behördliche Genehmigungspflicht von Beförderungsbedingungen der Straßenbahnunternehmen und der nicht-öffentlichen Eisenbahnunternehmen, sodass sie im Sinne der Deregulierung entfällt .

§§ 23 und 24: Diese entsprechen den bisherigen §§ 23 und 25.

§ 25: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 26.

§ 26: Abs. 1 entspricht dem bisherigen § 27 mit der Maßgabe, dass die Eisenbahnunternehmen der Behörde in Hinkunft keine Angaben für eine Eisenbahnstatistik mehr vorlegen müssen. Soweit dies für Zwecke der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH notwendig ist, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen Angaben für statistische Zwecke an diese Gesellschaft zur Erfüllung deren gesetzlichen Aufgabenbereiches zu machen.

§ 27: Dieser entspricht dem bisherigen Anwendungsumfang des § 28.

§ 28: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 29 Abs. 1 bis 2.

§ 29: Der Anwendungsbereich des bisherigen § 29 Abs. 3 wird auf nicht-öffentliche Eisenbahnen mit Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde ausgedehnt. Die ohnehin auf Grund der langen Bestanddauer einer Eisenbahn kaum mögliche bauliche Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes entfällt. Die Auflassung einer eingestellten Eisenbahn kann zur Beseitigung von Eisenbahnanlagen führen und zur Vorschreibung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut vermeidenden Vorkehrungen führen.

§ 30: Die Befugnis der Eisenbahnaufsichtsorgane eines Eisenbahnunternehmens, auf dessen Eisenbahn Zugangsrechte ausgeübt werden, soll ausdrücklich auch die Überwachung des Verhaltens der Eisenbahnbediensteten des zugangsberechtigten Eisenbahnunternehmens umfassen, um weiterhin die gebotene gesamthafte Überwachung zu gewährleisten.. Eisenbahnaufsichtsorgane sind hinkünftig (nur) vom Eisenbahnunternehmen in Eid zu nehmen; der bisher auch vorgesehene Behördenakt soll entfallen.

§ 31: Diese Bestimmung legt fest, dass der Bau oder die Veränderung von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen baugenehmigungspflichtig ist; das ist eine Grundsatzbestimmung, der aber erweiterte Ausnahmen über genehmigungsfreie Vorhaben folgen (vgl. § 35). Die bisher im Eisenbahngesetz vorgesehene gesonderte Genehmigung nach § 36 Abs. 3 entfällt für eisenbahntechnische Einrichtungen. Beim Bau neuer Eisenbahnen oder Veränderung von Eisenbahnen wird der Bauentwurf auch ausreichende Angaben über die technische Ausgestaltung eisenbahntechnischer Einrichtungen zu enthalten haben, sodass an Stelle von zwei Verwaltungsverfahren in Hinkunft nur mehr ein Verwaltungsverfahren durchgeführt werden muss.

§ 31a: Dem Baugenehmigungsantrag ist ein Gutachten zum Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung entspricht, beizugeben. Dazu ist ein im Sinne eines einzelnen und umfassenden Gutachtens beizugeben. Sind mehrere Sachverständige für die Erstellung dieses Gutachtens notwendig, haben sie das Gutachten gemeinsam zu erstellen, welches dann eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten hat. Für das Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung seiner Richtigkeit.

§ 31b: Dieser bezeichnet die wesentlichen Angaben, die ein Bauentwurf zu enthalten hat.

§ 31c: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 34 Abs. 2 und 3.

§ 31d: Der bisherige § 34 Abs. 4 wird in der Form modifiziert, dass einerseits der Kreis der Parteien nunmehr abschließend festgelegt wird, andererseits nur mehr die Eigentümer der im Bauverbotsbereich gelegenen Liegenschaften Parteistellung erhalten, deren Liegenschaften Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

§ 31e: Die Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sind dem § 36 Abs. 2 und 4 entlehnt. Als Stichtag der Beurteilung, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht, wird der Zeitpunkt der Antragstellung festgelegt. Dies soll auch die für den Eisenbahnbau nachteilige Wirkung vermeiden helfen, dass bereits baugenehmigte und im Bau befindliche Vorhaben im Falle der Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides durch den Verfassungs- oder Verwaltungsgerichtshof dem zum Zeitpunkt der Erlassung des Ersatzbescheides gültigen Stand der Technik angepasst werden müssen.

§ 31f: Dieser entspricht dem bisherigen § 35 Abs. 4.

§ 32: Den Regelungen und dem Trend auf internationaler Ebene folgend wird für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen das Rechtsinstrument der Bauartgenehmigung eingeführt. Die Bauartgenehmigung ist vor oder gleichzeitig mit der Betriebsbewilligung zu erteilen. Es wird nicht mehr der Bau eines Schienenfahrzeuges genehmigt, da dieser in der Regel in Betriebsanlagen von Fahrzeugherstellern erfolgt und auf Eisenbahnen keine Auswirkungen hat. Im Gegensatz zu Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen kann somit ein Schienenfahrzeug ohne Genehmigung errichtet werden und im Rahmen eines Bauartgenehmigungsverfahrens einem Augenschein unterzogen werden.

§ 32a: Hier gelten die Ausführungen zu § 31a sinngemäß.

§ 32b: Die Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung sind dem § 36 Abs. 4 entlehnt. Als Stichtag der Beurteilung, ob das Schienenfahrzeug dem Stand der Technik entspricht, wird auch hier der Zeitpunkt der Antragstellung festgelegt.

§ 32c: Festzulegen in der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung sind die Arten der Eisenbahnen, auf denen ein Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt eingesetzt werden darf.

§ 32d: Da die Bauartgenehmigung zur Errichtung und Inbetriebnahme einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher Fahrzeuge berechtigt, ist in der Bauartgenehmigung zur Wahrung des Standes der Technik eine Frist festzusetzen, innerhalb der Bau oder die Veränderung von Schienenfahrzeugen abgeschlossen sein muss oder bereits bestehende Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung ent-

sprechen müssen. Eine Verlängerung der Frist ist unter Berücksichtigung der Entwicklung des Standes der Technik zulässig.

§ 32e: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 36 Abs. 5.

§ 33: An die Stelle der bisherigen Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen tritt eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung.

§ 33a: Hier gelten die Ausführungen zu § 31a sinngemäß.

§ 33b: Die Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung sind dem § 36 Abs. 4 nachgebildet. Als Stichtag der Beurteilung, ob die eisenbahntechnische Einrichtung dem Stand der Technik entspricht, wird auch hier der Zeitpunkt der Antragstellung festgelegt.

§ 33c: Da die Bauartgenehmigung zur Errichtung und Inbetriebnahme einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher eisenbahntechnischer Einrichtungen berechtigt, ist in der Bauartgenehmigung zur Wahrung des Standes der Technik eine Frist festzusetzen, innerhalb der Bau oder die Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen abgeschlossen sein muss. Eine Verlängerung der Frist ist unter Berücksichtigung der Entwicklung des Standes der Technik zulässig.

§ 34: Eine Betriebsbewilligung soll nur für solche Vorhaben notwendig sein, die Gegenstand einer eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder einer eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung sind.

§ 34a: Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen der des bisherigen § 37 Abs. 1.

§ 34b: Dem Antrag um Erteilung der Betriebsbewilligung ist eine Prüfbescheinigung anzuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob das realisierte Vorhaben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entspricht.

§ 34c: Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen der des bisherigen § 37 Abs. 3.

§ 35: Abs. 1 und 2 sind zunächst dem bisherigen § 14 Abs. 3 und 4 nachgebildet, sehen aber im Sinne einer Deregulierung vor, dass der Kreis der genehmigungsfreien Maßnahmen klar erweitert wird..

Bei den im Abs. 2 angeführten, genehmigungsfrei gestellten Schienenfahrzeugen handelt es sich vor allem um spurgeführte Arbeitsgeräte sowie Zweiwegefahrzeuge, die gesperrte Abstellgleise befahren und Anhänger von Draisinen.

Abs. 3 stellt solche eisenbahntechnischen Einrichtungen genehmigungsfrei, die entsprechend einer europäischen Zulassung, einer europäischen Norm, einer Europäischen Spezifikation oder gemeinsamen technischen Spezifikation errichtet werden sollen.

Abs. 4: Die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für näher bestimmte Fahrten, sofern diese unter Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person erfolgen, wird ausdrücklich genehmigungsfrei gestellt.

§ 36: Neu im Eisenbahngesetz verankert wird die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens, im Zuge der Ausführung eines baugenehmigungspflichtigen Bauvorhabens eine Bauleitung zu bestellen. Ist bereits auf Grund anderer Bundesgesetze für die Ausführung des Bauvorhabens eine Bauleitung zu bestellen, so kann sich das Eisenbahnunternehmen auch dieser Bauleitung in Erfüllung dieses Bundesgesetzes bedienen.

§ 37: Die Regelungen in den gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien beinhalten auch eine Reform des Rechtsinstrumentes der Sicherheitsbescheinigung. Hier wird festgelegt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich für die Ausübung von Zugangsrechten einer Sicherheitsbescheinigung und Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs einer Bescheinigung von Vorkehrungen bedürfen.

§ 37a: Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, um einen sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und einen sicheren Verkehr auf Eisenbahnen zu gewährleisten. Diese Vorkehrungen werden von der Behörde mit Bescheid genehmigt. Als Sachverständige im Verwaltungsverfahren dürfen auch ohne das Vorliegen der im AVG normierten Voraussetzungen nicht-amtliche Sachverständige als Sachverständige bestellt werden. Ebenso dürfen Anstalten, akkreditierte Stellen und benannte Stellen als Sachverständige bestellt werden. Diese Abweichung vom AVG ist zur Regelung des Gegenstandes „Sicherheitsbescheinigung“ unbedingt notwendig, handelt es bei der neu gestalteten Sicherheitsbescheinigung um eine für die Behörde neue und inhaltlich fach-

spezifische Aufgabe, deren Erfüllung umfangreicher und komplexer eisenbahnfachlicher Ermittlungen bedarf, für die der Behörde nicht in ausreichendem Ausmaß Amtssachverständige beigegeben sind oder zur Verfügung stehen.

§ 37b: Als ein international vorzuweisendes Dokument wird die Sicherheitsbescheinigung als Urkunde ausgestellt, die inhaltlich zwei Teile umfasst, welche den bei der Europäischen Eisenbahnagentur laufenden Bemühungen zu harmonisierenden Durchführungsregelungen folgend auch hier als Teile A und B bezeichnet werden: Teil A: Beurkundung der Einrichtung eines zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems und Teil B: Beurkundung der Genehmigung der Vorkehrungen. Da einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs die Zertifizierung eines eingerichteten Sicherheitsmanagementsystems von seinem Sitzstaat beurkundet wird, erhält es eine auf das gesamte oder Teile des österreichischen Eisenbahnnetzes eingeschränkte Urkunde mit der Bezeichnung Bescheinigung über Vorkehrungen.

§ 37c: Wird die Genehmigung über Vorkehrungen bescheidmäßig entzogen, ist kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem mehr eingerichtet oder wird innerhalb eines Jahres ab Urkundenausstellung kein Zugangsrecht ausgeübt, ist die Sicherheitsbescheinigung oder die Bescheinigung über Vorkehrungen mit Bescheid zu entziehen.

§ 37d: Entsprechend der Vorgabe in der Richtlinie 2004/49/EG ist der Europäischen Eisenbahnagentur die Ausstellung, Neuausstellung oder der Entzug einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Bescheinigung über Vorkehrungen mitzuteilen.

§ 38: Gemäß der Richtlinie 2001/49/EG bedürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Betrieb von Hauptbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen einer Sicherheitsgenehmigung.

§ 38a: Da Österreichs Eisenbahninfrastrukturunternehmen schon sehr lange bestehen, ohnehin einen hohen Sicherheitsstandard aufweisen, über Betriebsleiter verfügen und zahlreiche Dienstvorschriften erlassen haben, die die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zum Regelungsinhalt haben, erscheint eine gesonderte Genehmigung der zu treffenden Vorkehrungen entbehrlich; es genügt der Nachweis an die Behörde.

§ 38b: Die aus zwei Teilen (Beurkundung des zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems; Beurkundung des erbrachten Nachweises über die getroffenen Vorkehrungen) bestehende Sicherheitsgenehmigung wird als Urkunde ausgestellt.

§ 38d: Liegen die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung nicht mehr vor, ist diese mit Bescheid zu entziehen.

§ 38e: Entsprechend der Vorgabe in der Richtlinie 2004/49/EG ist der Europäischen Eisenbahnagentur die Ausstellung, Neuausstellung oder der Entzug einer Sicherheitsgenehmigung mitzuteilen.

§ 39: Zur Erreichung von Sicherheitszielen, Erfüllung verordnungsmäßig festgelegter grundlegender Anforderungen, und in TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen sowie zur Sicherstellung der Anwendung gemeinsamer Sicherheitsmethoden haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen.

§ 39a: Die Bestimmungen über den Zweck des Sicherheitsmanagementsystems sind durch die Richtlinie 2001/49/EG vorgegeben.

§ 39b: Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind durch die Richtlinie 2001/49/EG vorgegeben.

§ 39c: Die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems erfolgt durch eine akkreditierte Stelle, die zur Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen berechtigt ist. Das Zertifikat ist auf eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren zu befristen.

§ 39d: Entsprechend der Richtlinie 2001/49/EG haben Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Sicherheitsbericht der Eisenbahnbehörde vorzulegen.

§ 40: Der § 40 ist dem Grunde nach dem bisherigen § 15 nachgebildet. Vereinfachend ist vorgesehen, dass Ziviltechniker nicht mehr im Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete geführt werden müssen; die im Abs. 4 angeführten Anstalten, Stellen, Ziviltechniker und sonstige Personen werden

den im Verzeichnis geführten gleichgehalten. Bei den im Verzeichnis geführten Personen geht es um entsprechend qualifizierte Eisenbahnbedienstete.

§ 40a: Dieser entspricht dem bisherigen § 16.

§ 40b: Dieser entspricht dem bisherigen § 31.

§ 41: Dieser entspricht dem bisherigen § 14 Abs. 6 mit der Maßgabe, dass es nicht mehr darauf ankommt, ob die gleichzuhaltenden Genehmigung, Bewilligung etc. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilt worden ist bzw. ob die Anerkennung von Genehmigungen, Bewilligungen etc. von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragt wird.

§ 42: Dieser entspricht dem bisherigen § 38 mit der Maßgabe, dass nunmehr auch nicht-öffentliche Eisenbahnen angeführt sind, da nunmehr ein eigener Teil für nicht-öffentliche Eisenbahnen nicht mehr vorgesehen ist.

§ 43: Dieser entspricht dem bisherigen § 39 mit der Maßgabe, dass die Voraussetzungen einer Bewilligungsfreiheit im Abs. 4 denen des § 42 Abs. 3 angeglichen werden.

§ 44: Dieser entspricht dem bisherigen § 41 Abs. 1.

§ 45: Dieser entspricht dem bisherigen § 41 Abs. 2.

§ 46: Dieser entspricht im Wesentlichem dem bisherigen § 42.

§ 47: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 47 Abs. 1 bis 5.

§ 47a: Dieser entspricht dem bisherigen § 47 Abs. 6.

§ 47b: Dieser entspricht dem bisherigen § 47 Abs. 7.

§ 47c: Dieser entspricht dem bisherigen § 48 mit der Maßgabe, dass Abs. 3 und 4 den heutigen Sicherheits- und Umweltstandards angepasst ist.

§ 47d: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 46.

Zu Z 15 und 18 (Überschriften vor §§ 48 und 49):

Die Regelungen über Kreuzungen mit Verkehrswegen und über Eisenbahnbahnübergänge werden in einem eigenen Teil geregelt. Zur leichteren Auffindbarkeit für den Rechtsanwender werden die §§ 48 und 49 mit einer ihren Inhalt wiedergebenden Paragraphenüberschrift versehen.

Zu Z 16 und 19 (§ 48 Abs. 3 und § 49 Abs. 1):

Hier erfolgt lediglich eine terminologische Anpassung.

Zu Z 17 (§ 48 Abs. 4):

Zur Beschleunigung der Gutachtenserstellung und zur Verwaltungsvereinfachung wird die Sachverständigenkommission um je eine rechtskundige Fachperson des Eisenbahnwesens und des Straßenwesens reduziert.

Zu Z 20 (§ 50):

Dieser entspricht dem bisherigen § 53 Abs. 2.

Zu Z 21 (Entfall des 4. Teiles):

Da die bisher im 4. Teil enthaltenen Regelungen über nicht-öffentliche Eisenbahnen in den nunmehr neuen Teilen 3. bis 4. eingearbeitet sind, kann der bisherige 4. Teil zur Gänze entfallen.

Zu Z 22 (§ 53a Abs. 2):

Da mit der Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge die Berechtigung zu deren Inbetriebnahme für Beförderungen außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- und Güterverkehr verbunden ist, bedarf es nicht mehr einer behördlich zu genehmigenden Erprobung von Schienenfahrzeugen.

Zu Z 23 (§ 56):

Da Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs keine Sicherheitsbescheinigung mehr ausstellen dürfen, haben solche Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang gewährenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen nunmehr die von der Behörde ausgestellte Bescheinigung über Vorkehrungen vorzulegen.

Zu Z 24 (§ 57 Z 3 und 4):

Mit der ab 1. Jänner 2007 Ausweitung des Zugangsrechtes zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr (Kabotage), die in Z 4 verankert ist, ist eine Unterscheidung zwischen Z 3 und Z 4 hinfällig. Für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2005 und dem Zeitraum vom 1. Jänner 2006 bis Ablauf des 31. Dezember 2006 bestehen jedoch Übergangsregelungen, die im § 133 Abs. 2 und 3 verankert sind.

Zu Z 25 (§ 58 Abs. 2 Z 1):

Die Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr werden durch die neu eingeführten Begriffe Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen ersetzt.

Zu Z 26 (§ 58 Abs. 6):

Diese Regelung hinsichtlich Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen soll sicherstellen, dass sie den zugrundeliegenden Zweck auch dann erreicht, wenn etwa nach unternehmensreformatorischen Maßnahmen in Eisenbahnunternehmen die Erbringung sonstiger Leistungen in einem ausgegliederten Bereich erfolgt und darüber vertragsgemäß verfügt wird.

Zu Z 27 (Entfall § 61):

Das Nachfolgerechtsinstrument der Sicherheitsbescheinigung ist nunmehr in den §§ 37 bis 37d geregelt.

Zu Z 28 (§ 62 Abs. 2 und 3):

Klargestellt wird, dass es sich bei der im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehenen Gesellschaft um die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbh handelt.

Zu Z 29 und 30 (§§ 65 Abs. 6 und 65b Abs. 1):

Durch die Einräumung eines Beobachterstatus im Netzfahrplanerstellungs- und im Koordinierungsverfahren sollen der Schienen-Control GmbH schon im Vorfeld eines Beschwerde an die Schienen-Control Kommission die näheren Umstände über das Zustandekommen oder das Nichtzustandekommen einer Zugtrassenzuweisung bekannt werden.

Zu Z 31 (§ 73a Abs. 1):

Es soll dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das auf Grund gesetzlicher Anordnungen eine Zuweisungsstelle beauftragen muss, die Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen und den Abschluss über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen vorgelegt werden müssen. Die Normierung einer derartigen Verpflichtung gegenüber anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die auf freiwilliger Basis eine Zuweisungsstelle beauftragen, erscheint entbehrlich.

Zu Z 32 (§§ 75a bis 75e):

§ 75a: Abs. 1 sieht eine Ergänzung hinsichtlich der Zugangsrechte auf solche Eisenbahnen vor, die zur Erreichung von Häfen und Güterterminals notwendig sind und vom bisherigen eisenbahngesetzlichen Zugangsregime nicht erfasst waren (z.B. Anschlussbahnen).

Abs. 2: Hier soll angesichts der in der Verwaltungs- bzw. Regulierungspraxis aufgetretenen Problematik für Inhaber einer verästelten Anschlussbahn eine gesetzliche Regelung getroffen werden.

Abs. 3: Es sollen die bisher für den Zugang geltenden Regelungen auch sinngemäß für die Fälle des Abs. 1 und 2 gelten, wobei die Schienen-Control Kommission auf Antrag Erleichterungen gewähren kann.

§ 75b: Eisenbahnunternehmen, die Straßenbahnen oder nicht vernetzte Nebenbahnen betreiben - also solche Eisenbahnunternehmen, die von den Regelungen über gemeinschaftsrechtlich determinierte Zugangsansprüche nicht erfasst sind - erhalten die Möglichkeit, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang auf diesen Eisenbahnen einzuräumen. Das soll alles durch schriftlichen Vertrag geregelt werden. Es ist aber die Möglichkeit eröffnet, die Schienen-Control Kommission in solchen Verträgen als Schlichtungsstelle vorzusehen.

§ 75c: Entsprechend der Richtlinie 2001/49/EG sind Betreiber von Schulungseinrichtungen zu verpflichten, Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei, gegen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt, Zugang zu diesen Schulungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete einzuräumen,

deren Schulung für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder Bescheinigung über Vorkehrungen notwendig ist.

§ 75d: Die geschulten Eisenbahnbediensteten sind zu prüfen und das Prüfungsergebnis in einem Zeugnis zu dokumentieren.

§ 75e: Wird der Zugang zu Schulungseinrichtungen verweigert, steht dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission zur Verfügung.

Zu Z 33 (§ 77 Abs. 1):

Das Nachfolgerechtsinstrument der Sicherheitsbescheinigung ist nunmehr in den §§ 37 bis 37d geregelt. Angelegenheiten der Sicherheitsbescheinigung obliegen nunmehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu Z 34 (§ 77 Abs. 2):

Im Sinne der Verwendung einer gleichartigen Terminologie wird das Wort „mitteilungspflichtigen“ durch das Wort „vorlagepflichtigen“ ersetzt.

Zu Z 35 (§ 81 Abs. 2):

Bedingt durch die neue Aufgabenstellung der Schienen-Control Kommission ist Abs. 2 entsprechend angepasst.

Zu Z 36 (§ 88 Z 1):

Entsprechend der Richtlinie 2001/50/EG wird auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG Bezug genommen.

Zu Z 38 und 47 (§§ 90a, 90b, 107 und 108):

Die Begriffe Umrüstung und Erneuerung werden im Sinne der Richtlinie 2001/50/EG für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem neu eingeführt und für das konventionelle Eisenbahnsystem im Sinne dieser Richtlinie modifiziert.

Zu Z 39 und 50 (§ 92a, § 111 erster Satz):

Die Pflicht zur Bereitstellung von Daten wird, wie schon beim konventionellen Eisenbahnsystem, nunmehr auch beim Hochgeschwindigkeitsbahnsystem eingeführt. Die Daten sind der Europäischen Eisenbahnagentur zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 40 und 51 (§§ 95 und 114):

Das Verfahren zur Feststellung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wurde den Vorgaben der Richtlinie 2001/50/EG angepasst.

Zu Z 41 und 52 (§§ 96 Abs. 1 und 115 Abs. 1):

Entsprechend der Richtlinie 2001/50/EG wird vorgesehen, dass für die Ausstellung einer EG-Erklärung nur solche europäischen Spezifikationen anzuwenden sind, die in Ausführung einer TSI erstellt worden sind.

Zu Z 42 und 53 (Entfall der §§ 96 Abs. 2 und 115 Abs. 2):

Im Hinblick auf die neue Regelung im § 95 und § 114 ist die bisherige Regelung des § 96 Abs. 2 und die des § 115 Abs. 2 hinfällig geworden und kann ersatzlos entfallen.

Zu Z 43 (§ 100):

Diese Bestimmung wurde entsprechend der Richtlinie 2001/50/EG im Sinne der Angleichung der Regelungen über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem neu gefasst und entspricht nunmehr dem § 119.

Zu Z 44 (§ 101 Abs. 1):

Diese Bestimmung wurde entsprechend der Richtlinie 2001/50/EG im Sinne der Angleichung der Regelungen über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem ergänzt und entspricht nunmehr dem § 120 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Z 45 (§ 104 Z 1):

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird in ihrer derzeit gültigen Fassung angeführt.

Zu Z 46 (§ 104 Z 3):

Der Geltungsbereich des Hauptstückes über das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem wird über Z 1 und 2 auch auf solche Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge ausgedehnt, soweit sie Gegenstand einer TSI werden.

Zu Z 48, 49, 54 und 59 (§§ 109 Abs. 1 Z 2, § 110, 117 und 120):

Der Entfall des Wortes „transeuropäischen" im Titel der Richtlinie 2001/16/EG wird nachvollzogen.

Zu Z 56 bis 58 (§ 119 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2):

Z 1 wurde dem Wortlaut der Richtlinie 2001/50/EG angepasst. Der der bisherigen Z 5 zu Grunde gelegene Richtlinientext wurde in der Weise modifiziert, dass die in der Richtlinie enthaltene Ausnahmemöglichkeit mangels praktischen Anwendungsbereich nicht in innerstaatliches Recht übernommen werden muss.

Zu Z 61 (§ 122 erster Satz):

Die Einschränkung der Verpflichtung zur Herstellung eines Schienenfahrzeugregisters auf Eisenbahnverkehrsunternehmen entspricht nicht den Interoperabilitätsrichtlinien. Diese Verpflichtung ist daher auch solchen Unternehmen aufzutragen, die Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen.

Zu Z 62 (§ 123):

Die im § 123 enthaltene Verpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie wird der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Hinblick auf den fachlichen Zusammenhang mit der Errichtung und Führung eines Einstellungsregisters übertragen.

Zu Z 63 (§§ 123a bis 123c):

Entsprechend der Richtlinie 2004/50/EG ist ein Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge einzurichten, zu führen und Zugang zum Inhalt der darin festgehaltenen Daten zu gewähren. Die Spezifikationen, denen dieses Einstellungsregister zu entsprechen hat, sind noch festzulegen. Mit der Errichtung und Führung wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH betraut.

Zu Z 64 und 66 (§ 124 Abs. 1 und § 124 Abs. 6):

In diesen Bestimmungen werden lediglich Paragraphenzitate angepasst.

Zu Z 65 (§ 124 Abs. 2):

Diese Bestimmung wurde neu gefasst und sieht insbesondere Sanktionen für Angelegenheiten der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung vor.

Zu Z 67 (§ 125):

Der Strafkatalog des bisherigen § 125 wird erweitert, wobei weitere Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, deren Verletzung sicherheitsrelevant ist, mit Strafe sanktioniert werden.

Zu Z 68 (Entfall § 126 Abs. 4 Z 3 und 4):

Verstöße gegen Regelungen über die Sicherheitsbescheinigung sind nunmehr durch § 125 sanktioniert.

Zu Z 69 (§ 127 Abs. 2):

Diese Bestimmung wird an die neue Terminologie und die neuen Zuständigkeiten für das Schienenfahrzeugregister sowie unter Berücksichtigung der zur Erstellung eines Schienenfahrzeugregisters Verpflichteten angepasst.

Zu Z 70 (Entfall § 130 Abs. 5):

Da eine gesonderte Regelung über Eisenbahnnebenbetriebe nicht mehr vorgesehen ist, ist der auf Eisenbahnnebenbetriebe bezug habende § 130 Abs. 5 obsolet.

Zu Z 71 (§ 130 Abs. 8 bis 10):

Die umgesetzten Richtlinien werden angeführt und soweit Anhänge der Richtlinien anzuwenden sind, werden diese in ihrer derzeit gültigen Fassung zitiert.

Zu Z 72 und 73 (§ 132 Abs. 1):

Für den Fall einer Wiederverlautbarung des Eisenbahngesetzes 1957 wird das Eisenbahngesetz 1957 in seiner Stammfassung zitiert.

Zu Z 74 (Entfall des § 132 Abs. 5):

Dieser ist in Folge Zeitablaufes obsolet.

Zu Z 75 (§ 132 Abs. 10; Entfall des § 132 Abs. 8, 9 und 11):

Abs. 8 und 9 sind in Folge Zeitablaufes obsolet. Die Regelung des Abs. 11 erfolgt neu im § 133a Abs. 2 und 3. Im Abs. 10 ist der Entfall des § 57 Z 3 berücksichtigt.

Zu Z 76 (§ 133a):

Abs. 1: Zum Bau und Betrieb nicht-öffentlicher Eisenbahnen erteilte Genehmigungen umfassten bisher, ohne dass dies ausdrücklich erwähnt wurde, das Recht zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf diesen Eisenbahnen. Dieser Rechtszustand soll erhalten bleiben.

Abs. 2 und 3: Da § 57 Z 4 schon auf die Liberalisierung des Zuganges auf Hauptbahnen und nicht vernetzte Nebenbahnen mit 1. Jänner 2007 abgestellt ist, sind bis zu diesem Zeitpunkt Übergangsregelungen zu treffen, nämlich dass bis 1. Jänner 2006 nur Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem transeuropäischen Schienengüternetz und ab 1.Jänner 2006 nur Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf allen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen eingeräumt werden.

Abs. 4 und 5: Da mit In-Kraft-Treten dieses Gesetzesvorhabens noch keine von der Behörde ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen oder Bescheinigungen über Vorkehrungen vorliegen werden, gelten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen längstens bis zum Ablauf des 30. April 2007 als Sicherheitsbescheinigungen bzw. Bescheinigungen über Vorkehrungen.

Abs. 6: Da für Hoch- und Kunstbauten keine gesonderte Genehmigung mehr vorgesehen ist, gelten bis zum In-Kraft-Treten dieses Gesetzesvorhabens und in dem im Abs. 11 vorgesehenen Übergangsraum erteilte Genehmigungen nach dem ehemaligen § 36 Abs. 2 nunmehr als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung.

Abs. 7: Da für eisenbahntechnische Einrichtungen keine gesonderte Genehmigung im Einzelfall oder auf Grund von Typenplänen mehr vorgesehen ist, gelten bis zum In-Kraft-Treten dieses Gesetzesvorhabens und in dem im Abs. 11 vorgesehenen Übergangsraum erteilte Genehmigungen im Einzelfall nach dem ehemaligen § 36 Abs. 3 nunmehr als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und erteilte Genehmigungen auf Grund von Typenplänen nach dem ehemaligen § 36 Abs. 3 nunmehr als eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung.

Abs. 8: Da für Schienenfahrzeuge keine gesonderte Genehmigung im Einzelfall oder auf Grund von Typenplänen mehr vorgesehen ist, gelten bis zum In-Kraft-Treten dieses Gesetzesvorhabens erteilte Genehmigungen im Einzelfall oder auf Grund von Typenplänen nach dem ehemaligen § 36 Abs. 3 nunmehr als erteilte eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung.

Abs. 9: Vor dem In-Kraft-Treten dieses Gesetzesvorhabens eingebrachte Anträge um Erteilung einer Genehmigung nach dem bisherigen § 36 Abs. 3 gelten als Anträge um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung. Da diese im Wesentlichen der bisherigen Verwaltungspraxis entspricht, können anhängige Verwaltungsverfahren nach den neuen Gesetzesbestimmungen durchgeführt und abgeschlossen werden.

Abs. 10: Durch die Neufassung der Regelung über die regelmäßig wiederkehrende Prüfung im § 19a soll der im Deregulierungsgesetz 2001 festgelegte Zeitpunkt der erstmaligen Durchführung einer solchen Prüfung nicht um weitere fünf Jahre erstreckt werden.

Abs. 11: Zur Wahrung der Rechtskontinuität sind anhängige Verwaltungsverfahren nach der bisherigen Rechtslage weiterzuführen. Da die Regelungen über das eisenbahnrechtliche Bauartgenehmi-

gungsverfahren für Schienenfahrzeuge im Wesentlichen schon mit der bisherigen Verwaltungspraxis korrespondieren, wird für Schienenfahrzeuge betreffende Verwaltungsverfahren keine Übergangsregelung als notwendig erachtet.

Abs. 12: Diese Bestimmung ist notwendig, da die Europäische Kommission die in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsziele noch nicht erlassen hat, und ihre Erlassung ist im Konkreten noch nicht absehbar.

Abs. 13: Die Bestimmung über genehmigungsfreie Vorhaben wird rückwirkend auf Bauten, Veränderungen und Abtragungen anwendbar gemacht, die ohne erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung realisiert wurden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesbahngesetzes):

Zu Z 1 (§ 31):

Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen, die gemäß § 35 nicht der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vertraglich zu deren Nutzung zur Verfügung zu stellen sind, darf die ÖBB-Infrastruktur Bau AG selbst betreiben.

Zu Z 2 (§ 51 Abs. 2):

Soweit sie Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen selbst betreibt, gilt sie als Eisenbahnunternehmen.

Zu Z 3 (§ 51b):

Zur besseren Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben darf die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellenden Bediensteten zu Sitzungen des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG entsenden. Bei diesen gesetzlichen Aufgaben handelt es sich um die im § 3 Abs. 1 Z 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz verankerten (Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen und der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß den §§ 42 und 43 Bundesbahngesetz, Überwachung vertraglicher Verpflichtungen gemäß § 45 Bundesbahngesetz und § 4 des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“).

BMVIT - II/SCH1 (Abteilung Sch1 - Recht)
Postfach 3000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
email : sch1@bmvit.gv.at

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Artikel 1	
Änderung des Eisenbahngesetzes 1957	
Bundesgesetz vom 13. Feber 1957 über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957)	**Bundesgesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG)**
§ 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;	**§ 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.	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 Fahrbetriebsmitteln ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen	**§ 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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.	anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.
§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.	**§ 1b.** Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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.
§ 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.	**§ 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.
§ 1f. Regionalverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.	**§ 1f.** Regionalverkehr ist jener Verkehr, der den Verkehrsbedarf einer Region deckt.
§ 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.	**§ 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 Wagen mindestens eine Grenze überqueren.
§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:	**§ 5.** (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen (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,	1. straßenabhängige Bahnen, a) deren bauliche und betrieblichen Einrichtungen sich 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, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.	2. straßenunabhängige Bahnen, auf denen Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

bmvit

Geltende Fassung

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen 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 Zweiwegefahrzeugen;
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen 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 Zweiwegefahrzeugen;
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
   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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
   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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
   b) des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
   c) des Verkehrs auf solchen Eisenbahnen.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Gemeinsame Sicherheitsziele
	§ 9a. Unter gemeinsamen Sicherheitszielen, die von der Europäischen Kommission erlassen werden, versteht man die Beschreibung des Sicherheitsniveaus, das erreicht werden muss: 1. für den Bau und den Betrieb von Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind 2. für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen; 3. für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen.
	Stand der Technik
	§ 9b. (1) Der Stand der Technik ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. (2) 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.
§ 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.	**§ 10.** Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische 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.
§ 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 eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18 Abs. 4 erfolgen würde, so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation	**§ 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 eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18c erfolgen würde, so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
und Technologie einzuholen.	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.	**§ 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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und die Betriebsbewilligung für Schienenfahrzeuge, die ausschließlich zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind und die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung für eisenbahntechnische 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 Sitz (Wohnsitz) des Antragstellers.
(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für	(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. Nebenbahnen;	1. alle Angelegenheiten der Nebenbahnen einschließlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
2. Straßenbahnen;	2. alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen;
3. Materialbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.	3. die eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn 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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung 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 und die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung für eisenbahntechnische 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 Sitz (Hauptwohnsitz) des An-

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;
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.

Vorgeschlagene Fassung

tragstellers.

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

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen einschließlich des Verkehrs auf 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 folgende Angelegenheiten von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:

   die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c und 14d, die Erklärung nach § 28 Abs. 3, die Erteilung von Genehmigungen nach § 21 Abs. 4, § 21a, und § 25 sowie die Erteilung von Bewilligungen nach § 28 Abs. 1;
3. folgende Angelegenheiten von Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:

   die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c und 14d, die Erklärung nach § 28 Abs. 3, die Erteilung von Bewilligungen nach § 28 Abs. 1;
4. folgende Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen:
   a) Genehmigungen nach § 21 Abs. 4, § 21a und § 37a;
   b) für die in den §§ 13 Abs. 2, 19a, 19b Abs. 2, 21 Abs. 5, 22 Abs. 4 und 7, 26, 27, 30 Abs. 2, 37b, 37c und 37d geregelten Angelegenheiten;
5. folgende Angelegenheiten von solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen, als auch solche Nebenbahnen betreiben, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:
   a) Ausstellung, Neuausstellung und der Entzug von Sicherheitsgenehmigungen;
   b) Mitteilung gemäß § 38d;
6. die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnische 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 nichtöffentlichen Eisenbahn dienen;
7. die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und die Betriebsbewilli-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	gung für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind.
(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovaton 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.	(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovaton 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.
§ 13. (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.	**§ 13.** (2) Die Behörde kann aus Gründen der Sicherheit zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmitteln technische Organe entsenden.
	Jahresbericht
	§ 13a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Vorjahr folgenden Kalenderjahr 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 in der Fassung ihrer Berichtigung (ABl. Nr. L 220 vom 21.06.2004 S 16); 2. wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, des Betrie-

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 bundeseigenen Nebenbahnen, die mit anderen Haut- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es keiner Konzession. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Ne-

Vorgeschlagene Fassung

bes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ist;

3. die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;
4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(3) Die Unfalluntersuchungsstelle hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Abs. 2 Z 2) für das Vorjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des Berichtsjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

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 Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;
2. zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind;

(2) Keine Konzession ist erforderlich:

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
benbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es ebenfalls keiner Konzession.	1. zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und solcher bundeseigener Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind; 2. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind.
	Konzessionsverfahren
§ 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.	**§ 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.	(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.	(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
§ 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.	**§ 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
§ 17. (5) Dem Erwerber einer Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn die Voraus-	**§ 14c.** Dem Erwerber einer öffentlichen Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
setzungen für die Verleihung der Konzession gegeben sind.	die Voraussetzungen für die Verleihung der Konzession gegeben sind.
	Verlängerung der Konzessionsdauer
§ 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.	**§ 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
§ 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.	**§ 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
§ 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.	**§ 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. 3) oder bei Konzessionsentziehung; 3. mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	2. Hauptstück **Verkehrsgenehmigung**
	Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung
§ 14. (5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist eine Verkehrsgenehmigung erforderlich.	**§ 15.** Natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich bedürfen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf in Österreich liegenden Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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
§ 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	**§ 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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Konkursverfahren eröffnet wurde;	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;	7. für den Antragsteller oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, die bisher ihren Sitz oder Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben, sind Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;
8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht; beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind: a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen; b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände; c) das Betriebskapital; d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material sowie der Finanzierungsplan dafür; e) die Belastungen des Betriebsvermögens;	8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht; beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind: a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen; b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände; c) das Betriebskapital; d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material sowie der Finanzierungsplan dafür; e) die Belastungen des Betriebsvermögens;
9. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 8 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellenVerpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;	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 finanziellenVerpflichtungen 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	10. Angaben über die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder

bmvit

Geltende Fassung

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.

§ 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 Konkurseröffnung 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

Vorgeschlagene Fassung

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.

Zuverlässigkeit

§ 15c. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn

1. er selbst oder falls 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 Konkurseröffnung 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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
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.	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
§ 17d. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers ist erfüllt, wenn er voraussichtlich seine derzeitigen und künftigen vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können und keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.	§ **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 geschuldet werden.
	Fachliche Eignung
§ 17e. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung des Antragstellers ist erfüllt, wenn 1. er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und über die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung verfügt, 2. das Personal (§ 17a Z 11) für die jeweilige Art der Tätigkeit voll qualifiziert ist und 3. Personal, Fahrbetriebsmittel und Organisation ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten können.	**§ 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
§ 17f. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist ver-	**§ 15f.** Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist ver-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
pflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.	pflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.
	Verkehrseröffnungsfrist
§ 17g. In der Verkehrsgenehmigung ist eine Betriebseröffnungsfrist von in der Regel sechs Monaten festzusetzen.	**§ 15g.** In der Verkehrsgenehmigung ist eine Frist für die Eröffnung des Verkehrs auf Haupt- oder solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, von in der Regel sechs Monaten festzusetzen.
	Überprüfungen
§ 17h. (1) Zur Überprüfung, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung vorliegen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren wiederkehrend, erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Betriebseröffnung, von sich aus und vor Ablauf der Fünfjahresfrist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen.	**§ 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.	(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bei Auftreten ernsthafter Zweifel am Vorliegen der für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen eine amtswegige Überprüfung vorzunehmen.
	Entziehung, Einschränkung
§ 17i. (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sofern die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.	**§ 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.	(2) Eine erteilte Verkehrsgenehmigung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen einzuschränken, wenn dies der Inhaber der Verkehrsgenehmigung beantragt.
	Mitteilungspflichten
§ 17j. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat	**§ 15j.** (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat

bmvit

Geltende Fassung

die Erteilung, die Entziehung oder die Einschränkung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Kommission mitzuteilen.

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

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

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

§ 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 Eisenbahninfrastrukturunterneh-

Vorgeschlagene Fassung

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 2004/49/EG (ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S 44) nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

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

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

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 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 solchen Neben-

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
mens 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:	bahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, durch natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder Körperschaften 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;	1. Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr;
2. Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr.	2. Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr.
	Unterlagen zum Antrag
§ 17l. Die Erteilung einer Verkehrskonzession ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Im Antrag ist der örtliche Bereich, in dem Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht werden sollen, darzustellen; beizugeben sind die im § 17a angeführten Angaben und Unterlagen.	**§ 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
§ 17m. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrskonzession unter folgenden Voraussetzungen zu erteilen:	**§ 16b.** (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;	1. es bestehen keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 17d) des Antragstellers ist erfüllt;	2. die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers ist erfüllt;
3. die fachliche Eignung (§ 17e) des Antragstellers ist a) erfüllt oder b) glaubhaft;	3. die fachliche Eignung (§ 15e) des Antragstellers ist erfüllt;
4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte ist nachgewiesen worden.	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	(2) Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Betriebseröffnung während der gesamten Dauer der Verkehrskonzession vorliegen.	Verkehrskonzession vorliegen.
	Verkehrseröffnungsfrist
§ 17n. In der Verkehrskonzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.	**§ 16c.** In der Verkehrskonzession ist eine angemesseneVerkehrseröffnungsfrist festzusetzen.
	Überprüfungen
§ 17o. § 17h gilt auch für Verkehrskonzessionen.	**§ 16d.** § 15h gilt auch für Verkehrskonzessionen.
	Entziehung, Einschränkung
§ 17p. § 17i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Desweiteren gilt § 17j Abs. 3.	**§ 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
§ 17q. § 17k gilt auch für Verkehrskonzessionen.	**§ 16f.** § 15k gilt auch für Verkehrskonzessionen.
	4. Hauptstück
	Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen
	Erforderlichkeit der Genehmigung
§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Es gilt § 16.	**§ 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 Bauentwurf 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).
§ 52. (1) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksver-	(3) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
kehr 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.	Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ob Eisenbahnaufsichtsorgane zu bestimmen sind, ob ein Betriebsleiter zu bestellen ist oder ob das Verhalten einschließlich der Ausbildung von im § 21a angeführten Eisenbahnbediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln ist und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden.
§ 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.	(4) Die Genehmigung kann mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verbunden werden.
	Zulassung eines Werksverkehrs oder eines beschränkt öffentlichen Verkehrs
§ 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.	**§ 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.
(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 hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).	(2) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes des Eisenbahn, des 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 hiebei 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.	(3) 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	(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,

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
waren, nicht mehr erfüllt.	nicht mehr erfüllt.
	5. Hauptstück **Rechte des Eisenbahnunternehmens**
	Bau- und Betriebsrechte
§ 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.	§ **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 Zugehörs zu bauen und zu betreiben 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.
	(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.
§ 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.	(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.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung
§ 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.	§ **18a.** Während der Konzessionsdauer darf niemandem gestattet werden, andere Eisenbahnen zu errichten, die eine dem Konzessionsinhaber nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.
	Enteignungsrecht
§ 18. (3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71.	§ **18b.** Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954.
	Duldungsrechte
§ 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.	§ **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
§ 18. (6) Bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.	§ **18d.** Bei vorübergehenden Störungen des Betriebes einer Eisenbahn ist ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen berechtigt, den allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.
	6. Hauptstück **Pflichten des Eisenbahnunternehmens**
	Vorkehrungen
§ 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	**§ 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 erhal-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.	ten, 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) 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.	(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. 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.
	(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.
§ 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.	(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, einschließlich der Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der für die Sicherheit verantwortlichen Bediensteten und derjenigen, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen.
§ 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 beach-	(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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
ten sind; eine solche Festlegung durch Verordnung ist insoweit nicht erforderlich, als sich diese Anforderungen aus gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben.	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 gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben. Soweit Gegenstand einer solchen Verordnung der Betrieb von Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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 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 .
	Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen
§ 19. (1) zweiter und dritter Satz Durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges 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 Zugehörs 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 festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.	**§ 19a.** Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem gemäß § 39c verfügen, haben durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung, staatlich autorisierte Anstalten und Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, 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-, eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.
	Gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes
§ 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.	§ **19b.** (1) Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn zu verfügen, sofern die Sicherheit des Betriebes 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 Sicher-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	heit 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 nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes auf einer solchen Eisenbahn 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
§ 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.	§ **19c.** Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen, die in der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn und des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn 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.
	Verkehrsanlagen, Wasserläufe, Leitungsanlagen
§ 20. (1) Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar 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.	§ **20.** (1) Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar 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 Verpflich-	(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflich-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
teten 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.	teten 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
§ 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 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.	§ **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 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) 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) 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 Zugehörs sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn—verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter). (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 Zugehörs und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter). (3) Bei einem zum Bau und Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen genügt die Bestellung einer Person als Betriebsleiter.
§ 21. (1) zweiter bis letzter Satz Für den verantwortlichen Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen. 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.	(4) Für den verantwortlichen Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen. 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 verantwortli-	(5) Bei großen Eisenbahnunternehmen können neben dem verantwortli-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
chen Betriebsleiter noch für einzelne Betriebszweige Betriebsleiter bestellt werden (fachlich zuständige Betriebsleiter). Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde namhaft zu machen.	chen Betriebsleiter noch weitere fachlich zuständige Betriebsleiter bestellt werden. Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde namhaft zu machen.
	Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete
§ 21. (3) Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu regeln. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.	§ **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. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen. (2) 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 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.	§ **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 zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigt sind, haben die Tarife, und Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr berechtigt sind, haben auch die Fahrpläne, unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23, rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen .	(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.
(2a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.	(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
(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.	(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 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.	(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.
§ 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.	(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.
§ 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.	(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.	§ **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.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
§ 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.	§ **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.
	Genehmigungspflichtige Rechtsakte
§ 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.	**§ 25.** Die Veräußerung oder Verpachtung einer öffentlichen Eisenbahn oder öffentlichen Eisenbahnstrecke sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes bedarf bei sonstiger Nichtigkeit dieser Rechtsakte der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.
	Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens
§ 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 hiefür 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.	§ **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 hiefür 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 für die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt einschließlich der für statistische Zwecke notwendigen, von dieser angeforderten Angaben vollständig innerhalb angemessener Frist zu liefern.
	Erleichterungen
§ 28. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb sowie für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Nebenbahnen und Straßenbahnen Erleichterungen von sich aus den §§ 19 bis 27 und 45 ergebenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.	§ **27.** Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb von sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und für den Verkehr auf Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht öffentlichen Eisenbahnen 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

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.
	Betriebseinstellung
§ 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.	§ **28.** (1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 19), die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn oder von Teilen einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung zur dauernden Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn, Nebenbahn, Straßenbahn oder von Teilen einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens zu deren Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessentensuche veranlassen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.
(1a) Die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 bleibt unberührt.	(2) 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.	(3) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn oder von Teilen einer Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßenbahn bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.
	Auflassung einer Eisenbahn
§ 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.	§ **29.** Bei gänzlich und dauernd eingestelltem Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn (§ 28) hat der Landeshauptmann, bei gänzlich und dauernd eingestelltem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn die Bezirksverwaltungsbehörde, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.
	Eisenbahnaufsichtsorgane
§ 45. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen, der	§ **30.** (1) Eisenbahnunternehmen haben Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahn und der Eisen-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
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.	bahnanlagen, der Abwicklung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn einschließlich des Verhaltens gegenüber der Eisenbahn und im Verkehr auf der 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 anderer 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 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 abzuberufen.	(2) Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind vom Eisenbahnunternehmen in Eid zu nehmen und der Behörde anzuzeigen (§ 12). Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit mit einem Ausweis versehen sein, aus dem ihre Eigenschaft und ihre Überwachungsbefugnisse hervorgehen. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Befugnisse als nicht mehr geeignet erweisen, unverzüglich abzuberufen und dies der Behörde anzuzeigen.
(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.	(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1 und 48 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.
§ 53. (1) letzter Satz	
Bei Anschlussbahnen, die von einem öffentlichen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlussbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.	(4) Bei Anschlussbahnen, die von einem zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlussbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.

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

Errichtung, Änderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen, Schienenfahrzeugen und eisenbahntechnischen Einrichtungen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ **31.** Für den Bau oder die Veränderung einer Eisenbahn, von Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen 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 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, ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Für dieses Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung seiner 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:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Stellen oder benannten Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. staatlich autorisierte Anstalten im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Ziviltechnikern im Rahmen ihrer Befugnisse;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforder-

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	lichen Art im Allgemeinen beeidet sind. (3) Die Behörde kann eine geringere Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.
	Bauentwurf
	§ 31b. (1) Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein: 1. die Lage der neuen oder veränderten Eisenbahn, Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen; 2. das Bau- und Betriebsprogramm; 3. die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung; 4. die im § 31d genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentumer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. (2) Die Behörde bestimmt, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen nach den Erfordernissen des Falles vorzulegen sind.
	Mündliche Verhandlung
§ 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.	§ **31c.** (1) Der Bauentwurf ist vor der mündlichen Verhandlung durch mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann diese Frist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.
(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.	(2) Den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, ist Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.
	Parteien
§ 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 Gefähr-	§ **31d.** 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 wegen ihrer Lage im Bauverbotsbereich oder Gefährdungsbereich (§ 43) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müs-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
dungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.	sen.
	Genehmigungsvoraussetzungen
	§ 31e. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn 1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung 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. von den Dienststellen des Bundes, der Länder und der Gemeinden nicht solche Interessen gegen das Bauvorhaben vorgebracht werden, deren Verletzung für die Öffentlichkeit von größerem Nachteil sind, als der durch die Realisierung des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit und 3. trotz Vorliegens von Einwendungen, die eine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, der durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsteht.
	Bauausführungsfrist
§ 35. (4) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau auszuführen und der Betrieb zu eröffnen 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.	**§ 31f.** In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner 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 **Eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung**
	1. Unterabschnitt **Schienenfahrzeuge**
	Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung
§ 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.	§ **32.** Vor Erteilung einer Betriebsbewilligung ist für die beabsichtigte Inbetriebnahme einzelner oder einer unbestimmte Anzahl gleichartiger neuer, veränderter oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreichs in Betrieb zu nehmender, bereits auf Eisenbahnen außerhalb Österreichs in Betrieb gewesener

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Schienenfahrzeuge eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung erforderlich.
	Antrag
	§ 32a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und zum Beweis, ob das neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesene 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, ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Es gilt § 31a Abs. 2.
	(2) Die Behörde kann eine geringere Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.
	Genehmigungsvoraussetzungen
§ 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.	§ **32b.** (1) Die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn das neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesene Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der 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 solche Schienenfahrzeugen abweichend von Abs. 1 eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik nicht entsprochen wird, jedoch durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist.
	Berechtigung innerhalb der Bauausführungsfrist
	§ 32c. (1) Innerhalb der Bauausführungsfrist berechtigt die erteilte eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung zur Inbetriebnahme neuer, veränderter oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmender, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesener Schienenfahrzeuge außerhalb

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr. (2) In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen das neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, schon außerhalb Österreichs in Betrieb gewesene Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf, wobei es auch zulässig ist, eine bestimmte oder mehrere bestimmte Eisenbahnen festzulegen, auf der oder auf denen es ausschließlich betrieben werden darf.
	Bauausführungsfrist
	§ 32d. In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Schienenfahrzeuge auf Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung abgeschlossen sein muss oder innerhalb der zum Zeitpunkt der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung bereits bestehende neue, veränderte oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmende, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesene Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen müssen. 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
§ 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.	§ **32e.** Im Ermittlungsverfahren kann die Behörde insbesondere auch anordnen, dass eine zeitlich befristete Erprobung der neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen 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 des neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuges auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	2. Unterabschnitt **eisenbahntechnische Einrichtungen**
§ 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.	§ **33.** Für den Bau einer unbestimmten Anzahl gleichartiger neuer eisenbahntechnischer Einrichtungen oder der Veränderung solcher eisenbahntechnischer Einrichtungen kann die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung beantragt werden.
	Antrag
	§ 33a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und zum Beweis, ob die neue oder zu verändernde eisenbahntechnische Einrichtung dem Stand der technischen Entwicklung 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, ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Es gilt § 31a Abs. 2.
	(2) Die Behörde kann eine geringere Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.
	Genehmigungsvoraussetzungen
§ 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.	§ **33b.** (1) Die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn die neue oder zu verändernde eisenbahntechnische Einrichtung dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung 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 eisenbahntechnische Einrichtung betrieben werden soll, entspricht.
	(2) In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen die neue oder zu verändernde eisenbahntechnische Einrichtung uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf, wobei es auch zulässig ist, eine bestimmte oder mehrere bestimmte Eisenbahnen festzulegen, auf der oder auf denen die eisenbahntechnische Einrichtung ausschließlich betrieben werden darf.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Bauausführungsfrist
	§ 33c. In der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau neuer oder die Veränderung bestehender eisenbahntechnischer Einrichtungen auf Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung zulässig ist. Soferne 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 eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.	§ **34.** (1) Die Inbetriebnahme neuer oder veränderter Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischer Einrichtungen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für die neuen oder veränderten Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde. (2) Die Inbetriebnahme neuer, veränderter oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmender, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesener Schienenfahrzeuge bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für diese eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung erteilt wurde.
	Verbindung mit anderen Genehmigungen
§ 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.	§ **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 der neuen oder veränderten Eisenbahn, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung; 2. die Bewilligung zur Inbetriebnahme der neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs in Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge mit der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Antrag
§ 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.	§ **34b.** Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist zu beantragen. Der Bewilligung ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die neue oder veränderte Eisenbahn oder die neuen oder veränderten eisenbahntechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahn in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs. 2 sinngemäß.
	Erteilung der Betriebsbewilligung
§ 37. (3) Die Behörde kann die nach Abs. 2 beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen 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.	§ **34c.** Die Behörde kann die beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die neue oder veränderte Eisenbahn, die neuen oder veränderten Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen sowie die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs in Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge 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 insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahn, Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen.
	4. Abschnitt
	Genehmigungsfreie Vorhaben
§ 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.	§ **35.** (1) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist erforderlich: 1. bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit damit keine

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	maßgeblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung (§ 90) darstellen; 2. bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und von Schienenfahrzeugen, soweit damit keine erheblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung (§ 90) darstellen; 3. bei Abtragungen. Voraussetzung ist, dass diese Bauten, Veränderungen 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 3 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden.
§ 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.	(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche der in Abs. 1 Z 1 bis 3 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen jedenfalls die Voraussetzungen des Abs. 1 erfüllen.
	(3) Keiner eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung bedürfen: 1. Schienenfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h, a) die ausschließlich in einem für den öffentlichen Verkehr gesperrten Bereich oder in einem Bereich eingesetzt werden, in dem ausschließlich Verkehr auf Sicht stattfindet und b) die ausschließlich mit solchen Schienenrädern ausgestattet sind, die für den Antrieb und das Bremsen nicht von Bedeutung sind (Zweiwegefahrzeuge mit Reibradprinzip); 2. Schienenfahrzeuge, die ausschließlich geschleppt werden und eine Eigenmasse von maximal einer Tonne aufweisen.
	(4) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist erforderlich und keine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist zu erteilen für den Bau oder die Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen, wenn deren Bau oder Veränderung entsprechend einer europäischen technischen Zulassung (§ 20 Z 15 Bundesvergabegesetzes 2002, BGBl. I Nr. 99/2002 – BVergG) erfolgen soll oder für die jeweilige eisenbahntechnische Einrichtung Europäische Normen (§ 20 Z 14 BVergG), Europäische Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) oder gemeinsame technische Spezifikationen (§ 20 Z 19 BVergG) vorliegen und deren Bau oder Veränderung entsprechend dieser Normen und Spezifikationen erfolgen soll.

bmvit

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

(5) Keine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Verantwortung 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 eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
2. Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, die für den Export bestimmt sind und für die keine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt werden soll;
3. Überstellungsfahrten eines Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn, auf der es genehmigungsgemäß nicht betrieben werden darf;
4. Überstellungsfahrt eines ausländischen Schienenfahrzeuges im Transit durch Österreich;
5. Interessenten- und Demonstrationsfahrten mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
6. Ausbildungsfahrten für das Eisenbahnpersonal mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
7. Sonderfahrten, die nicht regelmäßig und nur für einen begrenzten Teilnehmerkreis mit ausländischen Schienenfahrzeugen stattfinden;
8. vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

5. Abschnitt
Bauleitung

§ 36. Das Eisenbahnunternehmen hat zur Koordination, Leitung und Be-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	aufsichtigung der Ausführung des Bauvorhabens, für das eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, eine nach bundesgesetzlichen Vorschriften befugte Person als Bauleitung zu bestellen.
	8. Hauptstück
	Sicherheitsbescheinigung, Bescheinigung von Vorkehrungen
	Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung oder Bescheinigung von Vorkehrungen
	§ 37. Für die Ausübung von Zugang auf der Schieneninfrastruktur von Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, und die Art der dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung ist 1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Sicherheitsbescheinigung 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 Sicherheitsbescheinigung eine Bescheinigung von Vorkehrungen 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 solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, zu treffen. Diese Vorkehrungen bedürfen der Genehmigung der Behörde. (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 eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung oder eine

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Betriebsbewilligung erteilt wurde sowie Nachweise, die die Einhaltung dieser Regelungen durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen; 2. Angaben zu den verschiedenen Kategorien der Eisenbahnbediensteten, die Tatigkeiten 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 bezughabenden Bundesgesetze und auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen erfüllt; 3. Angaben zu den Arten 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 bezughabenden Bundesgesetzen und auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen und einer eisenbahnrechtlichen 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. (4) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der Behörde 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 der Behörde zur Genehmigung vorzulegen. (5) Im Ermittlungsverfahren ist die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 bis 4 AVG zulässig. Es 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 die Behörde diese Genehmigung mit Bescheid zu entziehen.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Ausstellung von Bescheinigungen
	§ 37b. (1) Die Behörde hat
	1. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich auf Antrag eine als „Sicherheitsbescheinigung“ mit dem Zusatz „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 „Bescheinigung von Vorkehrungen“ mit dem Zusatz „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) Auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens hat die Behörde,
	1. wenn dieser spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Sicherheitsbescheinigung bei der Behörde eingebracht wird, ohne weitere Ermittlungen eine neue Sicherheitsbescheinigung auszustellen, oder
	2. wenn dieser spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Bescheinigung von Vorkehrungen bei der Behörde eingebracht wird, ohne weitere Ermittlungen eine neue solche Bescheinigung auszustellen.
	(3) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 nicht spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Sicherheitsbescheinigung oder nach Ablauf der Gültigkeit einer Sicherheitsbescheinigung bei der Behörde eingebracht, hat die Behörde eine neue Sicherheitsbescheinigung nur dann auszustellen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweist, dass es noch über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt und die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.
	(4) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 nicht spätestens vier Monate vor Ablauf

bmvit

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

der Gültigkeit einer Bescheinigung über Vorkehrungen oder nach Ablauf der Gültigkeit einer Bescheinigung über Vorkehrungen bei der Behörde eingebracht, hat die Behörde eine neue Bescheinigung über Vorkehrungen nur dann auszustellen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweist, dass es die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

Entzug von Bescheinigungen

§ 37c. (1) Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist

1. die Sicherheitsbescheinigung 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 keinen Zugang auf der Schieneninfrastruktur oder auf Teilen derselben, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, ausgeübt hat, oder
2. die Bescheinigung von Vorkehrungen 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 Bescheinigung von Vorkehrungen während ihrer Gültigkeitsdauer keine 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, der Behörde 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, der Behörde das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 2 lit. b) zu melden.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Behörde Sicherheitsbescheinigungen oder Bescheinigungen über Vorkehrungen, die mit Bescheid entzogen wurden oder deren Gültigkeit abgelaufen ist, unaufgefordert zurückzustellen.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Mitteilungspflichten
	§ 37d. (1) Die Behörde hat der Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzug der Sicherheitsbescheinigung, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuausgestellten Sicherheitsbescheinigung und der davon erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Ist die Sicherheitsbescheinigung mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.
	(2) Die Behörde hat den Entzug einer Bescheinigung über Vorkehrungen der ausländischen Behörde mitzuteilen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung oder einen dieser entsprechenden Rechtsakt ausgestellt hat.
	9. Hauptstück
	Sicherheitsgenehmigung
	Erfordernis einer Sicherheitsgenehmigung
	§ 38. Zum Betrieb von Hauptbahnen und von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, 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.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	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 eingerichtet ist. In der Sicherheitsgenehmigung ist die Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems und die Erbringung des Nachweises gemäß § 38a zu beurkunden.
	(2) Auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Behörde, wenn dieser spätstens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Sicherheitsgenehmigung bei der Behörde eingebracht wird, ohne weitere Ermittlungen eine neue Sicherheitsgenehmigung auszustellen.
	(3) Wird der Antrag gemäß Abs. 2 nicht spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeit einer Sicherheitsgenehmigung oder nach Ablauf der Gültigkeit der Sicherheitsgenehmigung bei der Behörde eingebracht, hat die Behörde nur dann eine neue Sicherheitsgenehmigung auszustellen, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachweist, dass noch ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet ist und die gemäß § 38a zu treffenden Vorkehrungen vollständig getroffen werden.
	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 Eisenbahnagentur 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 neuausgestellten Sicherheitsgenehmigung und der davon erfassten Eisenbahnenen mitzuteilen. Ist die Sicherheitsgenehmigung mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

10. Hauptstück

Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht

Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems

§ 39. (1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben 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 Interoperabilität festgelegten Sicherheitsanforderungen;
3. die Anwendung der einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben für den Bereich Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für den Bereich Eisenbahnverkehrsunternehmen ein jeweils getrenntes Sicherheitsmanagementsystem einzuführen.

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 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

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	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 Verordnungen nach diesem Bundesgesetz, in anderen Bundesgesetzen oder anderen auf Grund eines Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsbscheiden 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 Qualifiktion entsprechend ausgeführt werden; 6. Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Unternehmensorganisation und gegebenenfalls zwischen Unterneh-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	mensorganisationen, 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 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;

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	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
§ 15. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat folgende Personen auf Antrag in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen:	**§ 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.
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:	(2) Im Abs. 1 angeführte Personen haben Eisenbahnbedienstete zu sein und folgende Erfordernisse zu erfüllen:
1. die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer technischen Hochschule;	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 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;	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. die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
(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.	(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 hat, nachgewiesen werden.
	(4) Als in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebiet unterteilten Verzeichnissen geführte Personen gelten: 1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes; 2. akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung; 3. staatlich autorisierte Anstalten im Rahmen ihrer Befugnisse; 4. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse; 5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.
	Vorarbeiten
§ 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 möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.	§ **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 möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.
(2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen Liegenschaften mindestens vier Wochen vorher vom beabsichtigten Beginn der Vorarbeiten nachweislich zu verständigen.	(2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen 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.	(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
§ 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 Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954,	§ **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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
BGBl. Nr. 71, einlösen, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.	aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.
	Ausländische Rechtsakte
§ 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 hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.	§ **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. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.
	3a. Teil **Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen**
	1. Hauptstück **Anrainerbestimmungen**
	Bauverbotsbereich
§ 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).	§ **42.** (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen, bei letzteren nur dann, wenn dem Inhaber der Genehmigung die Gemeinnützigkeit zuerkannt wurde, 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.	(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.	(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.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Gefährdungsbereich
§ 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.	§ **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 Leitungsachse.	(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 Leitungsachse.
(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 Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschließen.	(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 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 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.	(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, Lagererer oder Verarbeiter zu einer 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.
	Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes
§ 41. (1) Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.	§ **44.** Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.
	Beseitigung eingetretener Gefährdungen
§ 41. (2) Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdrutsch, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 39 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu be-	§ **45.** Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdrutsch, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
seitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.	Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.
	2. Hauptstück
	Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen
	Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen
§ 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.	§ **46.** Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und dem Verkehr auf einer Eisenbahn störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Schienenfahrzeuge 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.
	Betreten hiefür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen
§ 43. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hiefür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.	§ **47.** (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hiefür 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.	(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.	(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 eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens - für den von	(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 Eisenbahnunternehmens oder eines Eisenbahnbediensteten ergibt. Eisenbahnbedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.	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.	(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 finden keine Anwendung, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.
	Bahnkörper als Weg
§ 43. (6) Wenn der Bahnkörper zugleich als Weg dient, ist er bei Annäherung eines Eisenbahnfahrzeuges zu räumen.	§ **47a.** Wenn der Bahnkörper zugleich als Weg dient, ist er bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu räumen.
	Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge
§ 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.	§ **47b.** Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbewilligungen und der Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist die Behörde zuständig.
	Bahnbenützende
§ 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.	§ **47c.** (1) Bahnbenützende 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) Die Bahnbenützer dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Fahrzeuge ein- und aussteigen.	(2) Bahnbenützende dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Schienenfahrzeuge 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.	(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 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.	(4) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Schienenfahrzeug zu werfen.

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	3. Hauptstück **Sonstiges**
	Schutzvorschriften
§ 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.	§ **47d.** 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, 47 und 47c) näher bestimmt wird.
	4. Teil **Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge**
	1. Hauptstück **Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen**
	Anordnung der baulichen Umgestaltung
§ 48. (1) bis (2) ...	§ **48.** (1) bis (2) ...
(3) Fall es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der 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 Straßen-	(3) Fall es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des 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

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
baulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.	und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.
(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehenen Gesellschaft. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, sollen die beiden Fachpersonen des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein.	(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.
	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 technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.	§ **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 Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.
	3. Hauptstück **Anschlussbahnen, Materialbahnen**
§ 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 der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunter-	**§ 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 der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunter-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
nehmen allein zu tragen sind.	nehmen 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.	**§ 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.
§ 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.	**§ 56.** Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten 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 und Zugangsberechtigte mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europaischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft darüber hinaus eine Bescheinigung über Vorkehrungen vorzulegen haben.
§ 57.	**§ 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;	3. entfällt
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;	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)	**§ 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;	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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	zur Verfügung stellen kann, aber mittelbar, etwa im Vertragsweg mit Dritten.
§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurden. Dabei muss insbesondere der Nachweis erbracht werden, dass das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, dass die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.	**§ 61.** entfällt
(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	**§ 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

bmvit

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

Geltende Fassung

stellung 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

stellung 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) Wenn die Ausübung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr zu oder von Güterterminals oder Häfen nur über eine Strecke oder einen Streckenteil einer anderen Eisenbahn als einer vernetzten Haupt- oder Nebenbahn erfolgen kann, hat das die andere Eisenbahn betreibende Eisenbahnunternehmen insoweit den Zugang diskriminierungsfrei einzuräumen. Das hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der den Zugang zur Strecke bzw zu dem Streckenteil und die Zurverfügungstellung der hiebei benötigen sonstigen Leistungen zu enthalten hat.

(2) Wenn darüberhinaus die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Durchgangsverkehr zu oder von einer anderen als einer vernetzten Haupt- und Nebenbahn aufgrund der Anlageverhältnisse nur über eine für den Verkehr notwendige Verbindungsstrecke oder einen Streckenteil zu oder von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erfolgen kann, so hat auch das diese Eisenbahnanlagen betreibende Eisenbahnunternehmen insoweit diskriminierungsfrei Zugang zu gewähren.

(3) Auf einen Zugang nach Abs. 1 und 2 sind grundsätzlich die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes 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 Schienenverkehrsmarktes ergebenden Verpflichtungen gewähren, soweit hiedurch nicht die Erreichung des Regulierungszweckes (§ 54) gefährdet wird. Solche Erleichterungen sind insbesondere zu gewähren, inswoweit für die Strecke oder den Streckenteil keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen. Bei der Gewährung von Erleichterungen sind

bmvit

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

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) Ein Eisenbahnunternehmen, das zum Betreiben einer anderen öffentlichen Eisenbahn als einer Hauptbahn oder einer solchen Nebenbahn, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt ist, berechtigt ist, ist unbeschadet seiner Pflichten nach diesem Bundesgesetz berechtigt, freiwillig Zugang für andere zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigte Eisenbahnunternehmen einzuräumen. Diese bedürfen für die Ausübung dieses freiwillig eingeräumten Zugangs keiner weiteren Berechtigung nach diesem Bundesgesetz.

(2) Die Einräumung eines Zugangs 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 zugangsberechtigte 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.

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 Schulungseinrichtung für die Schulung solcher Eisenbahnbediensteter zu gewähren, deren Schulung zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Bescheinigung über Vorkehrungen erforderlich ist.

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

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Prüfung, Zeugnisse
	§ 75d. Die Schulung gemäß § 75c hat den Eisenbahnbediensteten die auf eine Eisenbahn bezug habenden erforderlichen Streckenkenntnisse, Betriebsregelungen und -verfahren, Signalgebungen, der Zugsteuerungen, Zugsicherungen und geltenden Notfallverfahren 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-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 begehrte Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten 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.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	(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, 61, 68a und 75) folgende Aufgaben:	**§ 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. ...	1. ...
2. ...	2. ...
3. ...	3. ...
4. ...	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.	**§ 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. 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.	**§ 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.	**§ 88.**
1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die eigens	1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die 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 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,	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	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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
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;	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.	**§ 88.**
2. Fahrbetriebsmittel, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:	2. Schienenfahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:
a) ...	a) ...
b) ...	b) ...
c) ...	c) ...
	Umrüstung
	§ 90a. 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
	§ 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 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.
Feststellung der Konformität	**Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit**
§ 95. (1) Soferne einschlägige europäische Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) vorliegen, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustel-	§ **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

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
len.	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) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist	(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 Spezifiktationen vor, so ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) zu bewerten.
1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) festzustellen und hat 2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) vorzulegen.	
(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Fundstellen der für die Feststellung der Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen heranzuziehenden österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen gemäß Abs. 2 Z 2 im Internet zu veröffentlichen.	(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.
§ 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	**§ 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 ein-

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.	schlägige europäische Spezifikationen anzuwenden; liegen auch solche nicht 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.	entfällt
Nichtanwendbarkeit der TSI	**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:	§ **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. Vorhaben zum Bau neuer oder zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden;	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 Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
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;	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. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.	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 hiefür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben.
(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Folgendes durchzuführen:	(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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	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.
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 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	**§ 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

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
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.	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. ...	**§ 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;	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. Fahrbetriebsmittel, die für den Fahrbetrieb auf dem gesamten konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem oder einem oder mehreren Teilen desselben geeignet 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 Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind und sonstige Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden, wenn diese Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge in den Anwendungsbereich einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität fallen.
Umrüstung	**Umrüstung**
§ 107. Unter Umrüstung versteht man eine umfangreiche Änderung eines Teilsystems oder von Teilen desselben.	§ **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	**Erneuerung**
§ 108. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben.	§ **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)	**§ 109.** (1)
2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 2001/16/EG über die Interopera-	2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 2001/16/EG über die Interopera-

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
bilität 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.	bilität 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 transeuropäischen Eisenbahnsystems angeführt 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 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.	**§ 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 derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.
Feststellung der Konformität	**Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit**
§ 114. (1) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit sind anhand der von der TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich der europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG), sofern solche existieren, festzustellen.	§ **114.** (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 für nicht anwendbar erklärt oder liegen vor Erlassung einer TSI keine europäischen Spezifikationen vor, so ist	(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 Spezifiktationen vor, so ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) zu bewerten.
1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) festzustellen und hat 2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) vorzulegen.	
(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Fundstellen der für die Feststellung der Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen heranzuziehenden österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen gemäß Abs. 2 Z 2 im Internet zu veröffentlichen.	(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 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 keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.	**§ 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; liegen auch solche nicht 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.	entfällt
§ 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.	**§ 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)	**§ 118.** (2)
1. eine Baugenehmigung, eine Genehmigung nach § 36 und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen	1. eine Baugenehmigung, eine Bauartgenehmigung und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Geneh-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat	migungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat
§ 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:	**§ 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 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;	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. ...	2. ...
3. ...	3. ...
4. ...	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 Einsatz auf Haupt- oder Nebenbahnen unmöglich machen.	5. entfällt
(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.	(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 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	**§ 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

bmvit

Geltende Fassung

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

Vorgeschlagene Fassung

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 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 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-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, vom Geltungsbereich des 8. Teiles erfassten 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 sonstige Unternehmen, die solche Schie-

bmvit

Geltende Fassung

§ 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, 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.

Vorgeschlagene Fassung

nenfahrzeuge 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 §§ 42, 43, 46 bis 47c oder den auf Grund der §§ 47d 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

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 öffentlichen Eisenbahn oder öffentlichen Eisenbahnstrecke veräußert sowie den

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	ganzen oder einen Teiles des Betriebes 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. 2 eine Sicherheitsbescheinigungen oder eine Bescheinigungen über Vorkehrungen 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 § 47d erlassenen Verordnungen zuwider handelt.
(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 mitzuwirken durch 1. ...; 2. ...;	(6) Die Bundespolizeidirektion und die Organe der Bundespolizei haben an der Vollziehung der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47b und 47c sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften und des Art. IX Abs. 1 Z 5 EGVG mitzuwirken durch 1. ...; 2. ...;
§ 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.	**§ 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, Verkehrskonzession oder ohne eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung erbringt, 3. entgegen § 21 keinen verantwortlichen Betriebsleiter oder keinen Stellvertreter für den verantwortlichen Betriebsleiter bestellt, 4. entgegen § 30 keine Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt, in Eid nimmt, deren Bestimmung der Behörde anzeigt oder deren Abberufung der Behörde nicht anzeigt, 5. eine Eisenbahn, eine Eisenbahnanlage oder eine eisenbahntechnische Einrichtungen ohne die hiefür erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung baut oder verändert,

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	6. eine Eisenbahn, eine Eisenbahnanlage oder eine eisenbahntechnische Einrichtung ohne die hiefür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
	7. ein neues, verändertes oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmendes, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenes Schienenfahrzeug ohne die hiefür erforderliche eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung in Betrieb nimmt,
	8. ein neues, verändertes oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmendes, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenes Schienenfahrzeug entgegen § 32c zu Beförderungen im allgemeinen Personen-, Gepäcks- oder Reiseverkehr in Betrieb nimmt,
	9. ein neues, verändertes oder erstmals auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmendes, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenes Schienenfahrzeug ohne die hiefür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
	10. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung erfasst sind,
	11. entgegen § 37 ohne Sicherheitsbescheinigung oder ohne Bescheinigung über Vorkehrungen Zugang auf Hauptbahnen oder solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ausübt,
	12. der Meldepflicht gemäß § 37d Abs. 1 nicht nachkommt, oder
	13. entgegen § 38 ohne Sicherheitsgenehmigung Hauptbahnen oder Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, betreibt oder zum Betrieb solcher Eisenbahnen Schienenfahrzeuge betreibt.
§ 126. (4) Eine Verwaltungsübertretung begeht ...	**§ 126.** (4) Eine Verwaltungsübertretung begeht ...
1. ...	1. ...
2. ...	2. ...
3. entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellt,	3. entfällt
4. entgegen § 61 Abs. 3 ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen der Schienen-Control GmbH nicht innerhalb eines Monats ab Ausstellung vorlegt,	4. entfällt
5. ...	5. ...
6. ...	6. ...

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
7. ...	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	**§ 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 Fahrzeugregister erstellt, veröffentlicht oder jährlich aktualisiert, oder	1. entgegen § 122 kein dieser Bestimmung entsprechendes Infrastruktur- oder Schienenfahrzeugregister 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.	2. entgegen § 123 der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ein dem § 122 entsprechendes Infrastruktur- oder Schienenfahrzeugregister oder dessen jährlich vorzunehmende Aktualisierung nicht in zweifacher Ausfertigung vorlegt.
§ 130. (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.	**§ 130.** (5) entfällt
(8) Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:	(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;	1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2004/51/EG;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG;	2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2004/49/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;	3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;	4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG;
5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.	5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG;
	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.
(9) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie	(9) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 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.	96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG 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.	(10) 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.
Übergangsbestimmungen zu den Bundesgesetzen BGBl. Nr. 60/1957, BGBl. I Nr. 151/2001 und BGBl. I Nr. 67/2002	**Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957**
§ 132. (1) Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.	**§ 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.
(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 anhängige Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiter zu führen.	entfällt
§ 133. (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 Monates 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.	entfällt
(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 Monates 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 umgewandelt werden.	entfällt
(10) § 57 Z 2 bis 4 und § 58 sind auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit	(10) § 57 Z 2 und 4 und § 58 sind auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur anzuwenden, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist.	dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem 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.	entfällt
	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.
§ 133. (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.	(2) Bis zum Ablauf des 31. Dezember 2005 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass 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 nur zugangsberechtigt sind:
	1. für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
	2. für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr nur auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 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.
	(3) Im Zeitraum zwischen dem 1. Jänner 2006 und dem Ablauf des 31. Dezember 2006 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossen-

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	schaft nur für die Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zugangsberechtigt sind. (4) Vor dem In-Kraft-Treten des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen gelten bis zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung durch die Behörde, längstens jedoch bis zum Ablauf des 30. April 2007 als Sicherheitsbescheinigungen im Sinne des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx. (5) Vor dem In-Kraft-Treten des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen gelten bis zur Ausstellung einer Bescheinigung über Vorkehrungen durch die Behörde, längstens jedoch bis zum Ablauf des 30. April 2007 als Bescheinigungen über Vorkehrungen im Sinne des § 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx. (6) Vor dem In-Kraft-Treten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 11 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 31 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen. (7) Vor dem In-Kraft-Treten des § 33 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 11 im Einzelfall für eisenbahntechnische Einrichtungen erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 33 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahntechnische Einrichtungen erteilte Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 33 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigungen. (8) Vor dem In-Kraft-Treten des § 32 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx für Schienenfahrzeuge erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 32 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigungen. (9) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 32 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx eingebrachte Anträge um Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 32 für Schienenfahrzeuge gelten als Anträge um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung. Entgegen § 32a muss solchen Anträgen kein Gutachten beigegeben sein.

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	(10) 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 1. April 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, im Falle eines Eisenbahnverkehrsunternehmen spätestens fünf Jahre nach Ablauf des Tages der Verkehrseröffnung zu erfolgen.
	(11) Vor dem In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx anhängige Verwaltungsverfahren, mit Ausnahme der für Schienenfahrzeuge anhängigen Verwaltungsverfahren, sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.
	(12) Vor der Erlassung gemeinsamer Sicherheitsziele ist § 39 Abs. 1 Z 1 nicht anzuwenden.
	(13) § 35 Abs. 1 ist auch auf solche vor In-Kraft-Treten des § 35 in der Fassung 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.
	§ 135. (7) § 1 Abs. 1, § 1a, § 1b, §§ 1e bis 1g, § 5 Abs. 1 und 2, § 7, §§ 9 bis 9b samt Überschriften, § 12 Abs. 4, § 13a samt Überschrift, §§ 14 bis 47d samt Überschriften, § 48 Abs. 3 und 4, § 49 Abs. 1, § 50 samt Überschrift, § 53a Abs. 2, § 56, § 57 Z 4, § 58 Abs. 2 Z 1 und Abs. 6, § 62 Abs. 2 und 3, § 65 Abs. 6, § 65b Abs. 1, § 73a Abs. 1, der 6a. und 6b. Teil (§§ 75a bis 75e samt Überschriften), § 77 Abs. 1 und 2, § 81 Abs. 2, § 88, §§ 90a und 90b samt Überschriften, § 92a samt Überschrift, § 95 samt Überschrift, § 96 Abs. 1, § 100 samt Überschrift, § 101 Abs. 1, § 104, §§ 107 und 108 samt Überschriften, § 109 Abs. 1 Z 2, § 110, § 111 erster Satz, § 114 samt Überschrift, § 115 Abs. 1, § 117, § 118 Abs. 2 Z 1, § 119, § 122 samt Überschrift, § 123, §§ 123a bis 123c samt Überschriften, § 124 Abs. 1 bis 2 und 6, § 125 Z 1 bis 12, § 126 Abs. 4, § 127 Abs. 2, § 130 Abs. 8 bis 10, § 132 Abs. 1, § 133 Abs. 10 und § 133a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx folgenden Monatsersten in Kraft. Gleichzeitig tritt § 1 Abs. 2, § 51 samt Überschriften, § 52, § 53, § 61, § 96 Abs. 2, § 115 Abs. 2, § 119 Abs. 1 Z 5, § 126

bmvit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Abs. 4 Z 3 und 4, § 130 Abs. 5 und § 133 Abs. 8, 9 und 11 außer Kraft. § 125 Z 13 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx tritt mit 1. Mai 2007 in Kraft.

Artikel 2
Änderung des Bundesbahngesetzes

§ 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 Projektsteilen, sofern für letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur.	**§ 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 Projektsteilen, sofern für letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen gemäß § 35 sowie der Betrieb der demgemäß nicht zur Verfügung zu stellenden 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.	**§ 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 nicht zur Verfügung zu stellende Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen (§ 31) betreibt, 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 fallen.