



Gruppe Schiene
Abteilung Sch 1 - Recht

Radetzkystraße 2, 1031 Wien
Telefon: +43 (1) 711 62-2104
Telefax: +43 (1) 711 62-2199

GZ. 210.501/12-II/Sch1-2003
DVR 0000175

1. An das Präsidium des Nationalrates
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 öffentliche Leistung und Sport
9. An das Bundesministerium für Inneres
10. An das Bundesministerium für Justiz
11. An das Bundesministerium für Landesverteidigung
12. An das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
13. An das Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen
14. An das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
15. An den Rechnungshof
16. An das Amt der Burgenländischen Landesregierung
17. An das Amt der Kärntner Landesregierung
18. An das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
19. An das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
20. An das Amt der Salzburger Landesregierung

21. An das Amt der Steiermärkischen Landesregierung
22. An das Amt der Tiroler Landesregierung
23. An das Amt der Vorarlberger Landesregierung
24. An das Amt der Wiener Landesregierung
25. An die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
26. An die Wirtschaftskammer Österreich
27. An die Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Schienenbahnen
28. An die Bundesarbeitskammer
29. An die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
30. An den Österreichischen Städtebund
31. An den Österreichischen Gemeindebund
32. An den Österreichischen Gewerkschaftsbund
33. An die Vereinigung österreichischer Industrieller
34. An die Finanzprokuratur
35. An die Volksanwaltschaft
36. An die Österreichischen Bundesbahnen
37. An die Gewerkschaft der Eisenbahner
38. An die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG
39. An die Brenner Eisenbahn GmbH
40. An die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH
41. An die Schienen-Control GmbH



Wien, am 24. März 2003

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957
und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz 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 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden samt erläuternden Bemerkungen und Textgegenüberstellung mit dem Ersuchen, bis

19. Mai 2003

hiezuh Stellung zu nehmen. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine do. Stellungnahme eingelangt sein, darf angenommen werden, dass sich zum gegenständlichen Gesetzentwurf keine Bemerkungen ergeben.

Da im vorliegenden Gesetzesentwurf rechtsetzende Maßnahmen auf Grund einer zwingenden Umsetzung von Gemeinschaftsrecht vorgesehen sind, fallen sie nach Art. 6 der Vereinbarung nicht unter den Konsultationsmechanismus.

Die begutachtenden Stellen werden ersucht,

- 25 Ausfertigungen ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten,
- bei Vorhandensein der technischen Möglichkeiten dazu, die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates - zusätzlich zur Übermittlung in 25 Ausfertigungen - im Wege elektronischer Post an die Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ zu senden und
- das ho. Bundesministerium im Rahmen der Stellungnahme hievon zu verständigen.

Für den Bundesminister:

Dr. Karl-Johann Hartig

Ihr Sachbearbeiter:

Dr. Alexander Funk

Tel.: +43 (1) 711 62-2102, Fax-DW: 2199

Alexander.Funk@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz 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. 67/2002, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift vor § 1 lautet neu:

„1. Teil Begriffsbestimmungen Eisenbahnen“

2. § 1a samt Überschrift lautet:

„Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 1a. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient, darüber verfügungsberechtigt ist und Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zu dieser Schieneninfrastruktur gemäß § 57 zu gestatten hat. Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

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

„Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringt, die Traktion sicherstellt und dem eine Verkehrsgenehmigung erteilt oder eine Konzession nach § 17 Abs. 2a verliehen wurde.

Integrierte Eisenbahnunternehmen

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

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



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

Internationale Gruppierung

§ 1d. Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten.

Regionalverkehr

§ 1e. Regionalverkehr sind jene Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.“

4. § 2 erhält die Paragraphenüberschrift „**Öffentliche Eisenbahnen**“.
5. § 3 erhält die Paragraphenüberschrift „**Nicht-öffentliche Eisenbahnen**“.
6. § 4 erhält die Paragraphenüberschrift „**Hauptbahnen, Nebenbahnen**“.
7. § 5 erhält die Paragraphenüberschrift „**Straßenbahnen**“.
8. § 6 erhält die Paragraphenüberschrift „**Hauptseilbahnen, Kleinseilbahnen**“.
9. § 7 erhält die Paragraphenüberschrift „**Anschlussbahnen**“.
10. § 8 erhält die Paragraphenüberschrift „**Materialbahnen, Materialeilbahnen**“; die bisherige Bestimmung des § 8 erhält die Gliederungsbezeichnung „(1)“; die bisherige Bestimmung des § 9 wird dem § 8 als Abs. 2 angefügt; die Gliederungsbezeichnung „§ 9.“ entfällt.
11. § 10 erhält die Paragraphenüberschrift „**Eisenbahnanlagen**“.
12. § 10a erhält die Paragraphenüberschrift „**Schieneninfrastruktur**“.
13. Die Überschrift vor § 11 lautet neu:

„2. Teil

Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

Entscheidung über Vorfragen“

14. Im § 12 Abs. 3 entfällt die Z 5 und lautet die Z 4:
 „4. die Genehmigungen nach § 21 Abs. 1 und 3 sowie die Verleihung der Konzession nach § 17 Abs. 2a und die Erklärung bzw. der Entzug nach § 30 lit b) für Eisenbahnverkehrsunternehmen.“
15. Im § 12 Abs. 4 Z 3 wird der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt; § 12 Abs. 4 Z 4 entfällt.
16. Die Überschrift vor § 14 lautet neu:

„3. Teil

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen

Genehmigungen“

17. § 14 Abs. 1 lautet:
 „(1) Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist die Konzession erforderlich; die Berechtigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen erstreckt sich dabei nur auf die von der Konzession erfasste Straßenbahn, Haupt- und Kleinseilbahn sowie Nebenbahn. Zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von sonstigen Nebenbahnen ist eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erforderlich. Zum Bau und zum

Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist, soweit in Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, überdies die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.“

18. § 14 Abs. 5 lautet:

„(5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist eine Verkehrsgenehmigung erforderlich. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die in Österreich nur Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr erbringen oder nur regionale Güterverkehrsleistungen erbringen, genügt jedoch eine Konzession nach § 17 Abs. 2a.“

19. Im § 14 Abs. 6 erster Satz wird der Klammerausdruck „(Abschnitt IVa)“ durch den Klammerausdruck „(6. Teil)“ ersetzt.

20. § 17 Abs. 2a lautet:

„(2a) Für eine Konzession zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen lediglich im Stadt- oder Vorortverkehr oder zur Erbringung von regionalen Güterverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist im Antrag der Bereich der angestrebten Verkehrsleistung darzustellen; beizugeben sind Unterlagen über die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung, insbesondere hinsichtlich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit.“

21. § 17 Abs. 6 letzter Satz entfällt.

22. Nach § 17 wird folgende Zwischenüberschrift eingefügt:

„Verkehrsgenehmigung“

23. § 17a samt Überschrift lautet:

Unterlagen zum Antrag

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

1. Angaben über die Art der angestrebten Eisenbahnverkehrsleistung (Güterverkehr/Personenverkehr);
2. falls der Antragsteller 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 Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder;
4. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;
5. für Antragsteller bzw. Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder, die bisher ihren Sitz bzw. Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum haben, sind Unterlagen gemäß Z 2 bis 4 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;
6. 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;
7. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 6 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
8. Angaben über die Art und Wartung der Fahrbetriebsmittel, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften;



9. 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;
10. Angaben über die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.“

24. Nach § 17a werden folgende §§ 17b, 17c, 17d, 17e, 17f und 17g samt Überschriften eingefügt:

„Voraussetzungen

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

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

Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrsgenehmigung vorliegen.

(2) Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung kann auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen oder auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistung zur Beförderung von Gütern eingeschränkt werden, wenn der Antragsteller dies beantragt.

Zuverlässigkeit

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

1. er selbst oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, seine Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder 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 (§§ 1-6 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 Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder - ein Konkursverfahren eröffnet wurde oder eine solche Konkursöffnung nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten unterblieben ist, oder
3. gegen ihn - oder, falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, auch gegen seine Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder - ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen
 - a) schwerwiegender Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das Eisenbahngesetz 1957, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
 - b) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
 - c) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
 erlassen worden ist.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

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

Fachliche Eignung

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

1. er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und über die erforderlichen Kenntnisse und/oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung verfügt,
2. das Personal gemäß § 17a Z 9 für die jeweilige Art der Tätigkeit voll qualifiziert ist und
3. Personal, Fahrbetriebsmittel und Organisation ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten können.

Überprüfungen

§ 17f. (1) Zur Überprüfung, ob die für die Erteilung der Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen noch vorliegen, sind in der Verkehrsgenehmigung - neben einer angemessenen Betriebsöffnungsfrist von in der Regel sechs Monaten - Zeiträume von fünf Jahren festzusetzen, vor deren Ablauf das Eisenbahnverkehrsunternehmen von sich aus dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen hat.

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

(3) Entfällt auch nur eine für die Erteilung der Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung, 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 Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet ist, eine nachträgliche Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Entziehung oder nachträgliche Befristung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(5) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel daran bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung der Genehmigung 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.

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 17g. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

1. bei Nichteinhaltung der im § 17f Abs. 1 festgesetzten Frist für die Aufnahme der Tätigkeit der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen;
2. durch Entzug der Verkehrsgenehmigung (§ 17f Abs. 3);
3. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrsgenehmigung.“

25. Dem § 19 Abs. 4 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs festzulegen, die bei Bau und Erhaltung und die insbesondere als Signal- und Verkehrsregeln beim Betrieb der Schienenbahnen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung des Standes der technischen Entwicklung und ihrer Verknüpfung sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; für die Schienenbahnen, für deren Bereich solche Regelungen in gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen internationalen Rechtsvorschriften enthalten sind, können, soweit es diese Regelungen zulassen, nähere Bestimmungen in diesen Verordnungen getroffen werden.“

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

27. § 22 Abs. 1 lautet:

„(1) Das Eisenbahnunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, anzubieten. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben diese Fahrpläne auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes anzubieten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen.“



28. Der § 23 erhält die Paragraphenüberschrift **„direkte Abfertigung, durchgehender Tarif“**.
29. Der § 25 erhält die Paragraphenüberschrift **„gemeinwirtschaftliche Leistungen“**.
30. Der § 26 erhält die Paragraphenüberschrift **„genehmigungspflichtige Rechtsakte“**.
31. Im § 26 Abs. 5 wird die Wortgruppe „§ 103 Abs. 2“ durch die Wortgruppe „§ 124 Abs. 2“ ersetzt.
32. Der § 27 erhält die Paragraphenüberschrift **„Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens“**.
33. Der § 28 erhält die Paragraphenüberschrift **„Erleichterungen“**.
34. Im § 30 lit. b wird der Klammerausdruck „(§ 17 Abs. 4 und § 17a Abs. 2)“ durch den Klammerausdruck „(§ 17 Abs. 4)“ ersetzt und der Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 108)“ durch den Klammerausdruck „(§ 129)“ ersetzt.
35. Im § 31 entfällt die Gliederungsbezeichnung „(5)“; § 31 erhält die Paragraphenüberschrift **„Einlösungsrecht des Bundes“**.
36. Die Überschrift vor § 51 lautet neu:

„4. Teil

Für nicht öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen“

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

„5. Teil

Verknüpfung von Schienenbahnen

Anschluss und Mitbenützung

§ 53a. (1) Ein Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluss oder die Mitbenützung seiner Schieneninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

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

Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

§ 53b. Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung zu prüfen und Verhandlungen zu führen. Die Entscheidung über das Begehren hat entweder durch Abschluss eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 53c. (1) Wird das Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten (§ 55) auf Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt eine Einigung in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluss- oder Mitbenutzungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Der Bescheid ersetzt den Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenutzung; er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenutzung zwischen dem beschwerdeführenden Anschluss- oder Mitbenutzungsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

Mitteilung von Verträgen

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

Zwangmaßnahmen

§ 53e. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 53c Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluss oder die Mitbenutzung hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Anschlusses oder der Mitbenutzung erforderlichen Maßnahmen verfügen.

Wettbewerbsaufsicht

§ 53f. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenutzung einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Anschluss oder Mitbenutzung gewährt.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

6. Teil

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück

Allgemeines

Zweck

§ 54. Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

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

zu gewährleisten.

Trennungsmaßnahmen

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



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

(3) Integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vororte- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber der Schieneninfrastruktur getrennt von anderen Unternehmensbereichen, insbesondere dem als Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu organisieren.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben im Rechnungswesen die Bereiche zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr einerseits und im Güterverkehr andererseits getrennt auszuweisen, wobei auch diesbezüglich getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu erstellen und zu veröffentlichen sind. Dabei sind überdies als gemeinwirtschaftliche Leistungen erbrachte Eisenbahnverkehrsleistungen als solche getrennt auszuweisen; ein Transfer von Mitteln aus solchen Leistungsbereichen zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

2. Hauptstück

Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen

1. Abschnitt

Allgemeines

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten (§ 57) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und der Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, nach Erbringung der im § 60 Z 1 und 3 angeführten Nachweise und der Sicherheitsbescheinigung gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

Zugangsberechtigte

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

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;
2. internationalen Gruppierungen
 - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
 - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

Sonstige Leistungen

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

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

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

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

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachstehende Zusatzleistungen an, so hat sie diese sämtlichen Zugangsberechtigten, der dies begehren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung gegen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt zur Verfügung zu stellen:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Brennstoffen;
3. die Durchführung des Rangierbetriebes sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Rangierbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen erbracht werden;
4. der Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

(4) Folgende Nebenleistungen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen anbieten, ist zu ihrer Erbringung aber nicht verpflichtet:

1. Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion rollenden Materials.

(5) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die von ihm benötigten sonstigen Leistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die er für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigt.

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen (§ 58) haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schiennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang gestatten und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden und haben die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, insbesondere folgendes zu enthalten:

1. einen Abschnitt, der die Art der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, insbesondere
 - a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang auf den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstige Abschnitten der Schieneninfrastruktur;
 - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
 - a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;
 - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden, in § 58 angeführten sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;
 - c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs.2 und 3 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;



- d) desweiteren die jeweiligen Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeine Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; desweiteren hat er spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
- a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
 - b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
 - c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
 - e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und
 - g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

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

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen unentgeltlich im Internet bereitzustellen.

Reservierungskosten

§ 59a. (1) Zugangsberechtigte, die im Zuge des Netzfahrplanerstellungsverfahrens die Zuweisung von Zugtrassen begehren, haben für jene Zugtrassen, die sie begehrt, aber für deren Inanspruchnahme auf Grund von Umständen, die nur sie selbst zu vertreten haben, keine Zuweisung zustande gekommen ist, an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kosten in angemessener Höhe für die Reservierung dieser begehrten Zugtrassen zu entrichten.

Besonderes Kündigungsrecht

§ 59b. Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, Verträge mit Zugangsberechtigten über den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu kündigen, wenn der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate sein Zugangsrecht auf zugewiesenen Zugtrassen auf Grund von Umständen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat.

Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

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

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

Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurden. Dabei muss insbesondere der Nachweis erbracht werden, dass das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, dass die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken

geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.

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

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Die Aufgabe als Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen vornimmt, obliegt im Fall eines von Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber seiner Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann die Funktion als Zuweisungsstelle ganz oder teilweise aber auch an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle übertragen.

(2) Unbeschadet der Erfordernisse nach § 55 hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das nicht rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die für einen diskriminierungsfreien Zugang zu seiner Schieneninfrastruktur wesentlichen Funktionen zumindest der Zuweisung von Zugtrassen, der Festsetzung des Benützungsentgeltes, der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und der Festsetzung sonstiger Entgelte an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle zu übertragen.

(3) Ist eine im Abs. 1 und 2 angeführte Übertragung an ein anderes Unternehmen bzw. an eine andere Stelle als die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH vorgesehen, so bedarf eine solche Übertragung der Genehmigung durch die Schienen-Control GmbH; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn durch die vorgesehene Übertragung der Zugang zur Schieneninfrastruktur nicht erschwert erscheint.

2. Abschnitt

Zuweisung von Zugtrassen

Zuweisungsgrundsätze

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

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

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

Rahmenvertrag

§ 64. (1) Die Zuweisungsstelle kann mit einem Zugangsberechtigten einen Rahmenvertrag abschließen, in dem die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vereinbart wird. Der Rahmenvertrag kann die zeitliche Bandbreite festlegen, innerhalb der Zugtrassen anzubieten sind, wenn die beantragte Zugtrasse nicht verfügbar ist. Er darf jedoch nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln.

(2) Rahmenverträge dürfen den Zugang zur betreffenden Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. Er muss eine Regelung enthalten, die eine Änderung dieses Vertrages im Interesse einer besseren Nutzung der betreffenden Schieneninfrastruktur ermöglicht; in einem solchen Fall der Änderung eines Rahmenvertrages kann eine Vertragsstrafe vereinbart werden.

(3) Rahmenverträge sollen auf die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen sein. Jede Laufzeit von mehr als fünf Jahren ist unter Angabe der besonderen Investitionen oder Risiken, die dem Vertrag als Motiv zugrunde liegen, der Schienen-Control



GmbH zur Gänze mitzuteilen. Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

(4) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrages von der Zuweisungsstelle anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen bekannt zu machen.

Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

§ 64a. Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Fahrwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen inländischen Zuweisungsstellen und mit Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zusammenzuarbeiten. Dabei haben sie insbesondere bestrebt zu sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit von Verkehrsleistungen im Güterverkehr zu gewährleisten und die effiziente Nutzung des Transeuropäischen Schienengüternetzes (Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG) sicherzustellen.

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Schieneninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall eines Netzfahrplanes ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Intervalle festzusetzen.

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

(3) Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

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

(5) Die Zuweisungsstelle ist lediglich befugt, speziellen Verkehrsdiensten in den in den im § 65c Abs.3 geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen.

(6) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Zugangsberechtigten, die die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen, sofern ihren Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekanntzumachen. Dritte können innerhalb eines Monats nach Bekanntmachung im Internet zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplanentwurfes auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen. Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu treffen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung

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

Koordinierungsverfahren

§ 65b. (1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Bandbreiten Zugtrassen anbieten, die von der begehrten Zugtrasse abweichen.

(2) Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, sind die Zugangsberechtigten aufzufordern, innerhalb einer von der Zuweisungsstelle festzulegenden Frist ein Benützungsentgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu entrichten wäre. Die begehrte, bei der Netzfahrplanerstellung zu

berücksichtigende Zugtrasse ist nach Ablauf dieser Frist dem Zugangsberechtigten zuzuweisen, der das höchste Benützungsentgelt zu zahlen bereit ist. Entgeltnachlässe sind in diesem Fall unzulässig.

(3) Abs. 2 gilt nicht für die Zuweisung von solchen Zugtrassen, die die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im vertakteten Personenverkehr ermöglichen sollen.

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

Überlastete Schieneninfrastruktur

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

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

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

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

Kapazitätsanalyse

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

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

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

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

§ 65e. (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zur Kenntnisnahme vorzulegen.

(2) Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Schieneninfrastruktur zugewiesen worden ist, zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen:

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



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

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

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

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

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

Sondermaßnahmen bei Störungen

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

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

3. Abschnitt

Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte

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

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

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

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

(5) Ausgehend von den in Abs. 1 bis 4 genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Verkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

(6) Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Vertragsstrafen für Betriebsstörungen der

Schieneinfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

Festsetzung der Benützungsentgelte

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

(2) Die Benützungsentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 68 entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(3) Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle jeweils das für einen begehrten Zugang einschließlich des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs. 1) zu entrichtende Benützungsentgelt festzusetzen.

Einhebung der Benützungsentgelte

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

(2) Allfällige Entgeltnachlässe sind auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Entgelts berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden.

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

Sonstige Entgelte

§ 70. (1) Die für sonstige Leistungen, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur nötig sind, zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln.

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen angebotene Serviceleistungen (§ 58 Abs. 2), Zusatzleistungen (§ 58 Abs. 3) oder sonstige Nebenleistungen hat die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des Entgeltes für Serviceleistungen ist die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung stehen, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

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

4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

Rechtsform

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

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



Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren

§ 71. (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, ist letzteres in die Verhandlungen einzubinden. Das gleiche gilt sinngemäß für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf an dieses gerichtete schriftliche Begehren auf Zurverfügungstellung der im 58 Abs. 2 angeführten sonstigen Leistungen.

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

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

Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung in einzelnen Punkten zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monaten ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Inhalt des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde zu bezeichnen.

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

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

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

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.

Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 73. (1) Wird das an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen (§ 58 Abs. 2) abgelehnt oder kommt eine Einigung in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Zugangsberechtigten längstens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt. Der Bescheid ersetzt den Abschluss eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (§ 58 Abs. 2); er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (§ 58 Abs. 2) zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht entgegen.

Mitteilung von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung zur Gänze der Schienen-Control GmbH mitzuteilen. Die abgeschlossene 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 zur Gänze mitzuteilen.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf Verträge über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (§ 58 Abs. 2).

Wettbewerbsaufsicht

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt, die Reservierungskosten und sonstigen Leistungen (§ 58) und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich sonstiger Leistungen (§ 58 Abs. 2) einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen, diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder/und Verträge und Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

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

(2) Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control GmbH den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen zu übermitteln.

Zwangsmaßnahmen

§ 75. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 72 Abs. 4 oder § 73 Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

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



38. Die Überschrift vor § 76 lautet neu:

**„7. Teil
Regulierungsbehörden**

**1. Hauptstück
Schienen-Control GmbH**

Gründung der Schienen-Control GmbH“

39. § 77 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53e, 61, 62 und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am einschlägigen Schienenverkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Mitteilungspflichten der Eisenbahnunternehmen, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Zuweisungsstellen;
3. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3).

40. § 80 lautet:

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

(2) Die Höhe dieser Kostenbeiträge hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten anteiligen Anlastung entsprechend der Inanspruchnahme der Schieneninfrastruktur und der Begrenzung der Höhe nach nach dem für die Erfüllung der Aufgaben bei wirtschaftlicher, zweckmäßiger und sparsamer Gebarung notwendigen Aufwand auszugehen ist; in dieser Verordnung kann Art und Ausmaß der Vorschreibung von Vorauszahlungen für die laufende Benützung der Schieneninfrastruktur während einer Netzfahrplanperiode geregelt werden.“

41. Die Überschrift vor § 81 lautet neu:

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

Einrichtung der Schienen-Control Kommission“

42. § 81 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53c, 64, 65e Abs. 4, 70 Abs. 2, 71, 72 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 61 Abs. 2, 62 Abs. 3 und 77 Abs. 3 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.

43. Die Überschrift vor § 86 lautet:

**„8. Teil
Interoperabilität
1. Hauptstück
Interoperabilität – Hochgeschwindigkeitsbahnsystem**

**1. Abschnitt
Allgemeines
Zweck“**

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

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

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

47. Die Überschrift vor § 93 lautet:

**„2. Abschnitt
Interoperabilitätskomponenten
Begriffsbestimmung“**

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

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

50. § 99 lautet:

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

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

1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

51. Die Überschrift vor § 98 lautet:

**„3. Abschnitt
Teilsysteme
Begriffsbestimmung“**

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



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

„2. Hauptstück

Interoperabilität – konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem

1. Abschnitt

Allgemeines

Zweck

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

Konventionelles österreichisches Eisenbahnsystem

§ 104. Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören:

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

Interoperabilität

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

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 106. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten; die TSI werden im Auftrag der Europäischen Kommission von einem Gremium im Sinne des Art. 2 lit. h der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ausgearbeitet, in dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Industrieunternehmen vertreten sind.

Umrüstung

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

Erneuerung

§ 108. Unter Erneuerung versteht man den Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben.

Benannte Stellen

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

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

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

Grundlegende Anforderungen

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

Bereitstellung von Daten

§ 111. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dem mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Gremium alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um diesem Gremium bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

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

In-Verkehr-Bringen

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

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

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

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

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

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

Feststellung der Konformität

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

(2) Liegen vor Erlassung einer TSI keine europäischen Spezifikationen vor, so ist



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

EG-Erklärung

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

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

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

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

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

Unrichtige EG-Erklärung

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

3. Abschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

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

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

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

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

1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

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

1. bei Vorhaben zum Bau neuer oder zur Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Werte vorsehen, die mit den entsprechenden Werten dieser bestehenden Haupt- oder Nebenbahnen unvereinbar sind;
3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung einer bestehenden Haupt- oder Nebenbahn, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit anderen Schienenbahnen beeinträchtigt werden würde;
4. bei Vorhaben zur raschen Wiederherstellung einer durch Unfall oder einer durch Naturkatastrophe zerstörten oder beschädigten Haupt- oder Nebenbahn, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;
5. bei Fahrbetriebsmitteln mit Herkunft aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, oder bei solchen Fahrbetriebsmitteln, die in solchen Staaten eingesetzt werden, und eine Spurweite aufweisen, die einen Einsatz auf Haupt- oder Nebenbahnen unmöglich machen.

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

EG-Prüferklärung

§ 120. (1) Für ein Teilsystem 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, auf Grundlage der in der jeweiligen TSI und in dem Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister verfügbaren Informationen zu umfassen.

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

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

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

EG-Prüfung

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

3. Hauptstück

Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister

Inhalt der Register

§ 122. Die Eisenbahnunternehmen haben für ihre unter das erste und zweite Hauptstück fallenden Hauptbahnen, Nebenbahnen und Fahrbetriebsmittel ein Infrastrukturregister und ein Fahrbetriebsmittelregister zu erstellen. In diesen Registern sind für das jeweilige Teilsystem oder Teilen davon die Hauptmerkmale und deren Übereinstimmung mit den in den



anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters haben die Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hierfür vorgeschrieben sind.

Veröffentlichung der Register

§ 123. Die Infrastrukturregister und Fahrbetriebsmittelregister sind von den Eisenbahnunternehmen 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 § 106 angeführten Gremium zu übermitteln.“

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

„9. Teil Schlussbestimmungen

1. Hauptstück Strafen, Verwalterbestellung“

55. § 125 (neu) lautet:

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

1. eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, oder
2. Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die hierfür erforderliche Verkehrsgenehmigung oder Konzession nach § 17 Abs. 2a erbringt.“

56. § 126 (neu) lautet:

„**§ 126.** (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 55 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
2. die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 bis 4 nicht beachten,
3. der Übermittlungspflicht nach § 53c Abs. 2 nicht nachkommen,
4. entgegen § 53d der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
5. entgegen § 73a Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen
6. gegen Auskunftspflichten des § 74a Abs. 1 verstoßen und keine Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
7. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 200 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht nachkommen,
2. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
3. entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
4. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(3) Zuweisungsstellen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 200 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 73a Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen, oder
2. der Übermittlungspflicht nach § 74a Abs. 2 nicht nachkommen.

(4) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 4, § 72 Abs. 4 und 73

Abs. 4 faktisch den Anschluss, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen verhindern.“

57. § 127 (neu) lautet:

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

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

(2) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 122 kein dieser Bestimmung entsprechendes Infrastruktur- oder Fahrzeugregister erstellen, veröffentlichen oder jährlich aktualisieren, 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 vorlegen.“

58. Die Überschrift vor §130 lautet neu:

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

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

60. § 130 Abs. 8 (neu) lautet:

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

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

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

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



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

„Aufhebung von Rechtsvorschriften“

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

„3. Hauptstück

Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

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

64. Im § 132 (neu) entfällt der Abs. 3.

65. Im § 132 (neu) entfällt der Abs. 4.

66. Im § 132 Abs. 6 (neu) wird die Wortfolge „Abschnitt IVb“ durch die Wortfolge „Das erste Hauptstück des 8. Teiles“ ersetzt.

67. Die bisherige Bestimmung des § 133 (neu) wird dem § 132 (neu) als Abs. 7 angefügt.

68. § 133 samt Überschrift lautet:

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

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

(2) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist gestellten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr.

(3) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a berechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über Personenverkehrsdienste im Stadt- oder Vororteverkehr oder über nur regionale Güterverkehrsdienste hinaus Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, soweit nicht Abs. 4 anzuwenden ist, nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist gestellten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr.

(4) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx erlassene Bescheide, mit denen Europakonzessionen oder Konzessionen nach § 17 Abs. 2a zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen verliehen wurden, sind ohne Durchführung eines Ermittlungsverfahren von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesenen Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Verkehrsleistungen (§ 17b Abs. 2) als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen.

(5) Vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 17 Abs. 2a) können von den Antragstellern innerhalb eines Monats unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

(6) Vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Europakonzession gelten als Anträge um Erteilung der Verkehrsgenehmigung.

(7) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx bereits Eisenbahnverkehrsleistungen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erbringen und dies auch künftig beabsichtigen, können im Antrag um Erteilung der Verkehrsgenehmigung auf bestehende Unterlagen verweisen, soweit diese dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bereits vorliegen.

(8) Bis zum Ablauf des 15. März 2008 gilt § 57 Z 4 mit der Maßgabe, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr 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.

(9) Das zweite Hauptstück des achten Teiles dieses Bundesgesetz ist auf die unter § 104 Z 1 fallenden Hauptbahnen, Nebenbahnen oder Teile derselben, für die bereits zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des zweiten Hauptstückes des achten Teiles in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx notwendige eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen oder Genehmigungen erteilt worden sind, sowie auf die unter § 104 Z 2 fallenden Fahrbetriebsmittel, für die zu diesem Zeitpunkt eine notwendige eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilt worden ist, nicht anzuwenden; das gilt nicht für genehmigungspflichtige Veränderungen nach dem vorgenannten Zeitpunkt.“

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

„(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125 Abs. 1, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../20.. tritt die Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.“

Artikel 2

Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 32/2002, wird wie folgt geändert:

1. Im § 3 Z 5 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; folgende Z 6 und 7 werden angefügt:

- „6. nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 und
- 7. die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957.“

2. § 13 Abs. 1 dritter Satz lautet:

„§ 1, § 3 Z 4 und 5 sowie § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 166/1999 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft; § 2 samt Überschrift, § 3 Z 2 und 3 sowie Artikel III des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 81/1999 treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.“

3. Dem § 13 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) § 3 Z 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx tritt einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx folgenden Monatsersten in Kraft.“



Vorblatt

Problem:

Vom Gemeinschaftsrecht her sind weitere Richtlinien im Rahmen der Konzeption zur schrittweisen Marktöffnung bei den Eisenbahnen umzusetzen.

Ziel:

Die allgemeinen Rechtsvorschriften für Eisenbahnen im Eisenbahngesetz sollen insofern angepasst werden.

Inhalt:

Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957, wobei insbesondere die Neuerungen bei der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes eingefügt und die Regelungen für die Interoperabilität um den konventionellen Verkehr ergänzt werden.

Alternative:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Vollziehungsaufwand soweit abschätzbar bleibt im bisherigen Rahmen (vgl allgemeiner Teil der Erläuterungen).

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Der Zugang im Schienenverkehrsmarkt erfolgt derzeit in Österreich noch in quantitativ eher geringem Ausmaß, was sich nach und nach ändern könnte. Klare Regulierungsstrukturen in Österreich sind daher im Interesse sowohl der Sicherung des Marktanteils der und der Beschäftigung in den österreichischen Eisenbahnunternehmen als auch der zugangsinteressierten Wirtschaft.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit dem EU-Recht, Umsetzung sekundärrechtlicher Richtlinien.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Die Umsetzung von Gemeinschaftsrecht fällt nicht unter den Konsultationsmechanismus.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Der europäische Eisenbahnsektor ist derzeit einem sehr starken Strukturwandel unterzogen, weil auf diesem Gebiet ein noch beträchtlicher Nachholbedarf zur Entwicklung eines funktionierenden EG-Binnenmarktes besteht. Zu lange war der Eisenbahnsektor den einzelstaatlichen Interessen unterworfen, was ihm im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern große Wettbewerbsnachteile eingetragen hat. In den Neunzigerjahren des vorigen Jahrhunderts hat eine Art "Renaissance der Eisenbahnen" in Europa eingesetzt, die durch eine umfangreiche Gemeinschaftsgesetzgebung eingeleitet und begleitet worden ist. Mit den Richtlinien des am 15. März 2001 in Kraft getretenen sogenannten 1. Eisenbahninfrastrukturpaketes sind wesentliche Wettbewerbs- und Regulierungsmaßnahmen erlassen worden, die in das innerstaatliche Recht umzusetzen sind.

Im Einzelnen geht es um folgende drei Richtlinien:

a) Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, die im Wesentlichen für folgende Regelungsinhalte innerstaatliche Umsetzungsmaßnahmen erforderlich macht:

- striktere rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr durch Vorlage getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen sowie getrennter Bilanzen und deren Veröffentlichung;
- Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen im Schienengüterverkehr aufzustellen und zu veröffentlichen
- Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen sind in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf andere Tätigkeitsbereiche übertragen werden (Quersubventionsverbot);
- striktere organisatorische Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr; wenn nicht ohnedies eine dementsprechende rechtliche Neuorganisation in den Eisenbahnunternehmen erfolgt, müssen integrierte Eisenbahnunternehmen zumindest die für den Zugang relevanten Schlüsselfunktionen der Trassenzuweisung und Festlegung der Benützungsentgelte samt Zurverfügungstellung sonstiger für die Ausübung notwendiger Leistungen auf Stellen oder Unternehmen auslagern, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen;
- Festlegung der Sicherheitsvorschriften und -normen durch Stellen oder Unternehmen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen; Unfalluntersuchung unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Netzzugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr für eine Übergangsphase auf dem sogenannten „Transeuropäischen Schienengüternetz“ (in Österreich im Wesentlichen ident mit dem TEN-Schienennetz), ab 15. März 2008 dann auch auf dem Eisenbahnnetz überhaupt.

b) Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, die im Wesentlichen vorsieht, dass alle im Gemeinschaftsgebiet tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine im EG-Raum anzuerkennende Genehmigung verfügen müssen. Hievon können nur Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgenommen werden, die lediglich Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vororteverkehr, nur regionale Güterverkehrsleistungen oder Eisenbahnverkehrsleistungen auf Fahrwegen erbringen, die mit anderen Fahrwegen nicht vernetzt sind.

c) Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, die im Wesentlichen für folgende Regelungsinhalte innerstaatliche Umsetzungsmaßnahmen erforderlich macht:

- Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (network statement), die alle für die Wahrnehmung von Zugangsrechten notwendigen Informationen zu enthalten haben;
- Festlegung von Leistungen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten gegenüber zu erbringen hat;
- Festsetzung der Benützungsentgeltmodalitäten;
- Regelung des Trassenzuweisungsverfahrens.

Unabhängig von der Erlassung von Regulierungs- und Wettbewerbsmaßnahmen zur wirtschaftlichen Belebung des Eisenbahnsektors hat sich in der Europäischen Union auch die Erkenntnis durchgesetzt, dass der kommerzielle Zugbetrieb im transeuropäischen Eisenbahnnetz eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten und auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen



Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen voraussetzt. Von dieser Kohärenz und Verknüpfung hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und darauf beruht vor allem die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen jedoch große Unterschiede auf. Diese einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und internen Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Mitgliedstaates. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vor. Folglich haben sich sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Mitgliedstaates der Europäischen Union herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind.

Diese Fakten stehen einerseits einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Europäischen Union entgegen, andererseits benötigen die Eisenbahnindustrien der Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

Der Erlassung der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (innerstaatlich umgesetzt durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 67/2002) folgte die Erlassung der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Dieser werden Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, die in Rechtsform einer Entscheidung der Kommission erlassen werden, folgen.

d) Die Richtlinie 2001/16/EG beinhaltet die Festlegung grundlegender Anforderungen, die dann näher durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Teilsysteme und durch europäische Spezifikationen für Interoperabilitätskomponenten ausgestaltet werden; das gesamte konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem soll zukünftig entsprechend diesem Normenwerk errichtet und betrieben werden. Ob ein Teilsystem den es betreffenden TSI entspricht bzw. ob Interoperabilitätskomponenten den sie betreffenden europäischen Spezifikationen entsprechen, wird anhand eines vorgegebenen Verfahrens von so genannten benannten Stellen geprüft. Das Prüfergebnis ist in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuerkennen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen die unter a) bis d) vorangeführten vier Richtlinien in innerstaatliches Recht umgesetzt werden.

Das im Jahr 1999 beschlossene Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz, BGBl. I Nr. 166/1999, hat bereits einige Schwerpunkte der Richtlinie 2001/14/EG sinngemäß vorweggenommen, nämlich

- bezüglich erweiterter Zugangsrechte im Güterverkehr, auf Gegenseitigkeit,
- bezüglich Klarstellung der Nutzungsbedingungen für die Schieneninfrastruktur in Form der Standardsicherheitsbescheinigungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen,
- bezüglich sonstiger Leistungen im Zusammenhang mit dem Zugang,
- und insbesondere durch die umfassende Aufsicht über Regulierungsbehörden, die hier in Gestalt der Schienen-Control Kommission und Schienen-Control GmbH als unabhängige Schiedsinstanz und Marktbeobachtungsorgan eingerichtet worden sind.

Eine vollinhaltliche Umsetzung der detaillierten Bestimmungen dieser Richtlinien erfordert nun aber eine umfangreiche weitere Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG). Dabei erscheint es angebracht, das bisher in Abschnitte gegliederte EisbG zunächst aus Gründen der Übersichtlichkeit in Teile, Hauptstücke und Abschnitte neu zu gliedern. Die Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG und der Richtlinie 2001/14/EG erfolgt im neu geschaffenen 6. und 7. Teil des EisbG, die Umsetzung der Richtlinie 2001/13/EG durch die neuen §§ 17a bis 17g und die Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG im zweiten und dritten Hauptstück des 8. Teiles des EisbG.

Das Gesetzesvorhaben grenzt entsprechend der Ausnahmemöglichkeit in der Richtlinie die Begriffe Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen neu ab. Eisenbahnunternehmen, die nur über nicht mit Haupt- oder Nebenbahnen vernetzte Nebenbahnen verfügen, gelten nicht mehr als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und sind somit vom Anwendungsbereich des 6. Teiles des EisbG nicht mehr erfasst. Eisenbahnunternehmen, die nur Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht mit Haupt- oder Nebenbahnen vernetzten Nebenbahnen erbringen, gelten nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen und sind somit von der Anwendung des § 17a Abs. 2a und der §§ 17a bis 17g sowie von im 6. Teil des EisbG verfügten rechnerischen Trennungsmaßnahmen ausgenommen.

Mit Ausnahme von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personenverkehrsleistungen nur im Stadt- oder Vorortverkehr oder nur regionale Güterverkehrsleistungen erbringen, müssen nunmehr alle Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Verkehrsgenehmigung erwirken, um weiter zumindest ihre bisherigen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen zu können.

Verkehrsgenehmigungen berechtigen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im gesamten EU und EWR-Raum.

Den Vorgaben der Richtlinie 2001/14/EG entsprechend dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig organisiert werden, die Funktion als Stelle für die Zuweisung von Zugtrassen nicht mehr wahrnehmen. Dies betrifft in Österreich bei den derzeitigen Organisationsstrukturen alle integrierten Eisenbahnunternehmen, die ÖBB in ihrer Organisation nach dem geltenden Bundesbahngesetz genauso wie die Privatbahnunternehmen. Das ergibt im Wesentlichen zwei grundsätzliche Lösungswege. Erstens, wenn sie diesen Unabhängigkeitskriterien entsprechend neu organisiert werden, dann kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch künftig weiterhin selbst die Trassen zuweisen und Entgelte festsetzen. Zweitens, wenn es nicht zu einer solchen Neuorganisation kommt, ist eine Vorsorge zur Auslagerung der Schlüsselfunktionen zu treffen. Ungeachtet des Vorhabens nach dem Regierungsprogramm für die laufende XXII. Gesetzgebungsperiode zur Neuordnung der ÖBB, bedarf es also kurzfristig und generell für alle Eisenbahnunternehmen, welche die Unabhängigkeitskriterien für die Schlüsselfunktionen des Zugangs nicht erfüllen, einer allgemeinen Verankerung im EisbG über die nötige Auslagerung der Schlüsselfunktionen; hiezu ist vorgesehen, dass sie an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle zu übertragen sind. Allgemein, sowohl für die organisatorisch unabhängige Lösung mit Zuweisungsstelle im und durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, als auch für die Lösung mit ausgelagerter Zuweisungsstelle sind die Verfahren über die Zuweisung von Zugtrassen, die Zurverfügungstellung von Leistungen, die zur Ausübung von Zugangsrechten benötigt werden, Regeln über die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes und sonstiger Entgelte den sehr detaillierten, einen innerstaatlichen Umsetzungsspielraum weitgehend ausschließenden Vorgaben der Richtlinie 2001/14/EG entsprechend umzusetzen.

Was die Unfalluntersuchung anlangt ist im Übrigen auf das Umsetzungsvorhaben zur Einrichtung einer ausgelagerten verkehrsträgerübergreifenden Unfalluntersuchungsstelle zu verweisen, und den zur Begutachtung versandten Gesetzesentwurf eines Verkehrsbehörde-Errichtungsgesetzes.

Das konventionelle österreichische Eisenbahnsystem umfasst in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ausgewiesene österreichische Schienenbahnen und Fahrbetriebsmittel, die für den Fahrbetrieb auf diesen Schienenbahnen geeignet sind. Teilsysteme des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems haben – solange keine TSI vorliegen – grundlegenden Anforderungen zu entsprechen. Die in das konventionelle österreichische Eisenbahnsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten haben europäischen Spezifikationen zu entsprechen. Solange keine TSI und europäischen Spezifikationen existieren, ist die Übereinstimmung von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen anhand nationaler Regelwerke zu überprüfen. Das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, wird verboten.

Mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes und wegen der Notwendigkeit, einzelne Tatbestandselemente durch umfangreiche Aufzählungen zu spezifizieren, wird in diesem Gesetzesvorhaben auf einige Anhänge der Richtlinie 2001/16/EG verwiesen (Gliederung des konventionellen Eisenbahnsystems in Teilsysteme; Maßnahmen zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; Inhalt der EG-Erklärung und der EG-Prüferklärung; EG-Prüfverfahren).

In dem Zusammenhang sei auch noch darauf verwiesen, dass die notwendige Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG über Seilbahnen für den Personenverkehr, die zur Zeit im EisbG geregelt sind, im Wege eines eigenen Seilbahngesetzes 2003 vorgeschlagen wird, wie es bereits zur Begutachtung versandt wurde.

Was finanzielle Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesvorhabens auf die Vollziehung anlangt, ändert sich der Aufwand in den Genehmigungsverfahren für die Eisenbahnbehörden nicht. Die nun gemeinschaftsrechtlich geforderte Vollziehungsstruktur bei den Regulierungsbehörden besteht bereits; Adaptionen im Aufgabenbereich lösen zunächst einen verringerten Vollziehungsaufwand durch den Entfall der generellen Genehmigungspflicht der AGB aus, andererseits sind die neuen Schienennetz-Nutzungsbedingungen und der erweiterte Marktzugang begleitend auf Diskriminierungsfälle zu kontrollieren; wenn dies auch im Detail nicht quantifizierbar ist, sollte der Gesamtaufwand kurzfristig sinken und mittelfristig jedenfalls ausreichen; die notwendigen Kosten sind weiterhin von den Nutzern zu tragen. Die auf eventuelle Anlassfälle begrenzte Aufsicht der Bezirksverwaltungsbehörden für die Interoperabilität besteht auch bereits und wird auch weiterhin nicht ins Gewicht fallen.

Was mögliche finanzielle Auswirkungen aus der Administration bei den Eisenbahnunternehmen anlangt, wird eine - entgeltliche - Betrauung mit den neuen Aufgaben als Zuweisungsstelle der SCHIG oder einer anderen Stelle nur Gebrauch



gemacht werden müssen, wenn für die ÖBB und die betroffenen Privatbahnunternehmen nicht eine organisatorische Trennungslösung vorgenommen wird, die die Hilfskonstruktion der Betrauung einer externen Zuweisungsstelle erübrigt.

Zum Benützungsentgelt sei darauf verwiesen, dass für die ÖBB die Festsetzung der Benützungsentgeltkategorien und -sätze aufgrund der im EisebG vorgegebenen und nun gemeinschaftsrechtlich neu harmonisierten allgemeinen Kriterien, sowie die des an die SCHIG abzuführenden Betrages, weiterhin nach der Sonderbestimmung im § 2 Bundesbahngesetz eigentümerseitig der Zustimmung von Verkehrs- und Finanzminister bedarf und für 2003 bereits nach den neuen gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Kriterien erfolgt.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen), sowie in Artikel 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen) und Artikel 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie).

Die Konformität mit EU/EWR-Recht ist gegeben. Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben werden ausschließlich die vorangeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht umgesetzt.

Besonderer Teil

Zu Artikel I (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 1, 13, 16, 36, 37, 38, 31, 43, 47, 51, 53, 54, 58 und 63 (Grobgliederungseinheiten):

Wegen der umfangreichen Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisebG) ist es notwendig, das bisher in Abschnitte gegliederte EisebG aus Gründen der Übersichtlichkeit in Teile, Hauptstücke und Abschnitte neu zu gliedern.

Zu Z 4 bis 12, 26, 28, 29, 30, 32, 33 und 35 (Paragrafenüberschriften für die §§ 2 bis 10a, 22 bis 28 und 31):

Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und der leichten Auffindbarkeit von Bestimmungen durch den Rechtsanwender werden die §§ 2 bis 10a, 22 bis 28 und 31 mit Paragrafenüberschriften versehen. § 8 und § 9 werden zu einem um einen Absatz erweiterten § 8 zusammengezogen. Da der § 31 nurmehr aus einem Absatz besteht, wird die noch vorhandene Gliederungsbezeichnung „(5)“ entfernt.

Zu Z 2 (§§ 1a bis 1e):

§ 1a: Der Begriff Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird gegenüber der bisherigen Rechtslage auf Eisenbahnunternehmen eingeschränkt, die nur dem Bau und Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen dienen. Damit gelten Eisenbahnunternehmen, die nur einen sogenannten Inselbetrieb betreiben, wie z.B. Zahnradbahnen, nicht mehr als Eisenbahninfrastrukturunternehmen; der 6. Teil des EisebG ist auf diese Eisenbahnunternehmen somit nicht anzuwenden.

§ 1b: Der Begriff Eisenbahnverkehrsunternehmen wird gegenüber der bisherigen Rechtslage auf Eisenbahnunternehmen eingeschränkt, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und auf mit anderen Haupt- und Nebenbahnen vernetzten Nebenbahnen erbringen. Damit gelten Eisenbahnunternehmen, die nur auf einem sogenannten Inselbetrieb Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, wie z.B. auf Zahnradbahnen, nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen; die §§ 17 Abs. 2a, 17a bis 17g, der 6. Teil des EisebG und § 80 sind auf diese Eisenbahnunternehmen somit nicht anzuwenden.

§ 1c: Die Begriffsbestimmung des integrierten Eisenbahnunternehmens entspricht im Wortlaut dem bisherigen § 1a Abs. 1 letzter Satz, inhaltlich ist der Begriff des integrierten Eisenbahnunternehmens durch die Einschränkung der Begriffe Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls eingeschränkt. Eisenbahnunternehmen, die lediglich über Schieneninfrastruktur eines Inselbetriebes verfügen und auf diesem Inselbetrieb Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, gelten somit nicht mehr als integrierte Eisenbahnunternehmen; die §§ 17 Abs. 2a, 17a bis 17g, der 6. Teil des EisebG und § 80 sind auf diese Eisenbahnunternehmen somit nicht anzuwenden.

§ 1d: Die Definition des Begriffes internationale Gruppierung entspricht dem bisherigen § 1a Abs. 2.

§ 1e: Die Definition des Begriffes Regionalverkehr entspricht dem bisherigen § 1a Abs. 3.

Zu Z 14 (§ 12 Abs. 3 Z 4, Entfall § 12 Abs. 3 Z 5):

Da die Frage des Umfanges der sachlichen Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verschiedensten engen oder weiten Auslegungen in der Praxis geführt hat, wird die sachliche Zuständigkeit nun exakt festgelegt. Da das Rechtsinstitut der EuropakonzeSSION durch das Rechtsinstitut der Verkehrsgenehmigung ersetzt wird und in den die Verkehrsgenehmigung regelnden Paragraphen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Behörde bestimmt ist, erübrigt sich eine nochmalige Anführung dieser Zuständigkeit im § 12 Abs. 3 Z 5.

Zu Z 15 (Entfall des § 12 Abs. 4 Z 3):

Mit der Novellierung des § 13 Abs. 1 im Zuge des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, mit der die Pflicht der Eisenbahnbehörde zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der sich aus den Genehmigungen und aus dem Gesellschaftsvertrag ergebenden Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmens beseitigt wurde, ist eine Übertragung der Aufgabe zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten vom zuständigen Bundesminister an den Landeshauptmann obsolet geworden.

Zu Z 17 (§ 14 Abs. 1):

Die bisherige Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn berechtigte das Eisenbahnunternehmen zur Errichtung und zum Betrieb sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahn. Dieser bisherige Berechtigungsumfang einer Konzession kann auf Grund der Vorgaben der Richtlinie 2001/13/EG nur mehr für Konzessionen zum Bau und Betrieb von Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, aufrecht erhalten werden. Konzessionäre zum Bau und Betrieb von Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedürfen hinkünftig für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Schienenbahnen einer Verkehrsgenehmigung.

Zu Z 18 (§ 14 Abs. 5):

Auf Grund der Vorgaben der Richtlinie 2001/13/EG bedürfen alle Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im EU und EWR-Raum erbringen, einer Genehmigung im Sinne dieser Richtlinie, die im Eisenbahngesetz 1957 als Verkehrsgenehmigung bezeichnet wird. Davon sind entsprechend dieser Richtlinie Eisenbahnunternehmen ausgenommen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Inselbetrieben erbringen und solche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Personenverkehrsleistungen im Stadt- und Vororteverkehr oder regionale Güterverkehrsdienste auf der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens erbringen; diese Eisenbahnverkehrsunternehmen bedürfen jedoch einer Konzession nach § 17 Abs. 2a.

Zu Z 19, 31, 34, 44 bis 46 und 66 (§§ 14 Abs. 6, 26 Abs. 5 und 30 lit. b, 86, 87, 91 und 132 Abs. 6):

Bedingt durch die Umnummerierung der §§ 103 bis 114 und durch die Änderung von Grobgliederungseinheiten müssen Zitierungen, die sich auf diese unnummerierten Bestimmungen oder Grobgliederungseinheiten beziehen, angepasst werden.

Zu Z 20 (§ 17 Abs. 2a):

Durch die Einführung des Rechtsinstitutes der Verkehrsgenehmigung ist der Anwendungsbereich des § 17 Abs. 2a nunmehr auf die Verleihung der Konzession für die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- und Vororteverkehr oder von regionalen Güterverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzuschränken.

Zu Z 21 (Entfall des § 17 Abs. 6 letzter Satz):

Im Zuge des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, wurde das Heimfallsrecht zugunsten des Bundes beseitigt. Somit ist der letzte Satz des § 17 Abs. 6, der noch auf das Heimfallsrecht abstellt, obsolet.

Zu Z 22 bis 24 (§§ 17a bis 17g):

Der Begriff „Europakonzession“ wird in den Begriff „Verkehrsgenehmigung“ umbenannt. Die §§ 17a bis 17g entsprechen mit nur geringfügigen Änderungen den bisherigen §§ 1 bis 8 der Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, die mit Inkraft-Treten der §§ 17a bis 17g ex lege aufgehoben werden soll.

Zu Z 25 (§ 19 Abs. 5):

Die Verordnungsermächtigung bildet die gesetzliche Grundlage für die Erlassung einer Verordnung, mit der Artikel 7 der Richtlinie 2001/12/EG im Hinblick auf die Festlegung von Sicherheitsnormen und -vorschriften in innerstaatliches Recht umgesetzt werden kann.

Zu Z 27 (§ 22 Abs. 1):

Es wird klargestellt, dass einerseits Eisenbahnverkehrsunternehmen, anders als andere Eisenbahnunternehmen wie z.B. Straßenbahnunternehmen, ihren Fahrplan auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes zu erstellen haben, andererseits dass die Begriffe Fahrplan und Netzfahrplan nicht ident sind.

Zu Z 37 (§§ 53a bis 75):

§ 53a: § 53a entspricht dem bisherigen § 55.



§ 53b: § 53b entspricht dem bisherigen § 68 Abs. 5 mit der Maßgabe, dass das Eisenbahnunternehmen nunmehr ex lege zur Durchführung von Verhandlungen verpflichtet ist.

§ 53c: § 53c entspricht hinsichtlich des Anschlusses und der Mitbenützung dem bisherigen § 71 mit der Maßgabe, dass die Beschwerdeführerin nicht mehr den Text des angestrebten Vertrages zu verfassen hat, sondern nurmehr den Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen hat. Dies deshalb, da es für Anschluss- oder Mitbenützungswerber in der Praxis äußerst schwierig ist, einen Vertragstext zu erstellen, andererseits die Schienen-Control Kommission seit dem Jahr 2000 bzw. ihr Vorläufer, die mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 eingerichtete Schiedsstelle seit 1998, zwischenzeitlich Erfahrungen in Anschluss- und Mitbenützungsangelegenheiten sammeln konnte und somit unter Mitwirkung der auch für Anschluss- und Mitbenützungsangelegenheiten eigens hierfür geschaffenen Schienen-Control GmbH in der Lage ist, einen Vertragstext auszuarbeiten und ihrer bescheidmäßigen Erledigung zugrunde zu legen.

§ 53d: § 53d entspricht dem bisherigen § 72 Abs. 2.

§§ 53e und 53f: Wie bereits nach derzeitiger Rechtslage für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen wird der Schienen-Control Kommission das Recht zur Ausübung einer Wettbewerbsaufsicht und der Schienen-Control GmbH das Recht zur Verfügung von Zwangsmaßnahmen auch für Anschluss- oder Mitbenützungsangelegenheiten eingeräumt.

§ 54: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 54.

§ 55: Mit dieser Bestimmung wird der Artikel 4 und 6 der Richtlinie 2001/12/EG umgesetzt, die ein im Rechnungswesen von Gebietskörperschaften unabhängiges Eisenbahnverkehrsunternehmen, eine getrennte Bilanzierung von Personen- und Güterverkehrsleistungen sowie von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie bei integrierten Eisenbahnunternehmen eine zumindest organisatorische Trennung des Unternehmensbereiches Schieneninfrastruktur von anderen Unternehmensbereichen verlangen.

§ 56: Der § 56 entspricht dem bisherigen § 56 mit der Maßgabe, dass Zugangsrechte auf Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, wegfallen. Weiters wird klargestellt, dass die für die Ausübung von Zugangsrechten notwendigen, im § 60 angeführten Voraussetzungen der Zuweisungsstelle gegenüber vom Zugangswerber nachgewiesen werden müssen.

§ 57: § 57 Z 1, 2, 3, 5 und 6 entspricht dem bisherigen § 57. In Z 4 entfällt die Gegenseitigkeitsklausel. Die Z 4 ist jedoch in Verbindung mit der Übergangsbestimmung des § 133 Abs. 8 zu lesen. Daraus ergibt sich, dass die Z 4 erst ab 15. März 2008 anzuwenden ist. Bis dahin sind Zugangsrechte für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Verkehrsleistungen im Güterverkehr nur auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz eingeräumt.

§ 58: Mit § 58 wird Artikel 5 der Richtlinie 2001/14/EG umgesetzt. Über die Umsetzung hinaus werden auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie bisher auch durch den derzeit gültigen § 58, zur Erbringung von Serviceleistungen, die Zugangsberechtigte zur Ausübung des Zuganges benötigen, verpflichtet.

§ 59: Um Transparenz und einen nicht diskriminierenden Zugang zur Schieneninfrastruktur für alle Zugangsberechtigten sicherzustellen, sind alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Diese Informationen über die Modalitäten des Zugangs waren bisher mit den Instrumenten der AGB und Standardsicherheitsbescheinigungen vorgesehen und werden nun aufgrund der Richtlinienvorgaben zu umfassenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgebaut. § 59 Abs. 1 Z 1 lit a) enthält dabei die Angaben, die bisher die Standardsicherheitsbescheinigungen zu enthalten haben, Abs. 1 Z 2 enthält Entgeltregelungen und Abs. 1 Z 3 regelt im Wesentlichen die Einzelheiten des Zuweisungsverfahrens sowie die Informationen, die Zugangsberechtigten über Abs. 1 Z 1 hinaus zugänglich zu machen sind. Eine Pflicht zur Genehmigung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird - zum Unterschied von der Anfangsphase für die bisherigen AGB - für nicht mehr für erforderlich erachtet (vgl. auch Deregulierungsauftrag). Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht wird die Schienen-Control Kommission darüber zu wachen haben, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht diskriminierend sind.

§ 59a: Mit dieser Bestimmung soll verhindert werden, dass ein Zugangsberechtigter vorsorglich im Netzfahrplanerstellungsverfahren die Zuweisung von bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigenden Zugtrassen begehrt, sich diese aber, da er sie nicht benötigt, nicht zuweisen lässt.

§ 59b: § 59b entspricht dem bisherigen § 65 Abs. 2.

§ 60: § 60 entspricht dem bisherigen § 60.

§ 61: § 61 entspricht dem bisherigen § 61 mit der Maßgabe, dass der im Abs. 2 vorgesehene Antrag an die Schienen-Control GmbH auf Festsetzung einer angemessenen Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ausschließlich vom Zugangsberechtigten gestellt werden kann.

§ 62: Entsprechend der Richtlinie 2001/14/EG obliegt die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des hierfür durchzuführenden Verfahrens, die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes und der Entgelte für sonstige Leistungen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber seines Fahrweges. Um Diskriminierungen zu vermeiden, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vorgenannten Tätigkeiten dann nicht selbst ausüben, sondern haben diese einer anderen geeigneten Stelle oder einem anderen geeigneten Unternehmen zu übertragen, wenn sie nicht rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind; davon sind in Österreich derzeit die Österreichischen Bundesbahnen und die unter den 6. Teil des EisbG fallenden Privatbahnen betroffen. Die Übertragung an andere geeignete Stellen oder andere geeignete Unternehmen, ausgenommen an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH, bedarf einer Genehmigung der Schienen-Control GmbH.

§ 63: Entsprechend dem Artikel 13 der Richtlinie 2001/14/EG dürfen zugewiesene Zugtrassen nicht übertragen werden oder für eine andere als die angegebene Verkehrsleistung genutzt werden. Die Dauer der Zuweisung einer Zugtrasse ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Durch einen Rahmenvertrag kann Fahrwegkapazität für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zugewiesen werden.

§ 64: Mit dem Rahmenvertrag kann die Zuweisung von Fahrwegkapazität für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zugewiesen werden. Konkrete Zugtrassen dürfen jedoch nicht zugewiesen werden. Die Laufzeit soll grundsätzlich nicht mehr als fünf Jahre betragen. Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind unter Angabe der Investitionen und Risiken, die diesem Vertrag als Motiv zugrunde liegen, der Schienen-Control GmbH anzuzeigen. Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren bedürfen einer Genehmigung der Schienen-Control Kommission.

§ 65: Die Netzfahrplanerstellung erfolgt durch die Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr. Der Zeitraum, in dem der Netzfahrplan gültig ist, ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung eines internationalen Gleichklanges festzulegen (derzeit ist nach der aktuellen Kommissionsentscheidung ein Wechsel am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr vorgesehen). Bei der Netzfahrplanerstellung sind soweit wie möglich alle Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zu berücksichtigen.

§ 65a: Entsprechend Artikel 28 der Richtlinie 2001/14/EG ist die für Instandhaltungszwecke des Fahrweges notwendige Fahrwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen, wobei den Auswirkungen hierfür auf Zugangsberechtigte angemessen Rechnung zu tragen ist.

§ 65b: Ergibt sich bei der Netzfahrplanerstellung die Unvereinbarkeit von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierungsmaßnahmen um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Kommt keine Einigung zwischen Zugangswerbern zustande, ist die strittige Zugtrasse demjenigen zuzuweisen, der das höchste Benützungsentgelt zu zahlen bereit ist. Soll eine strittige Zugtrasse zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen benötigt werden, gilt der Zuweisungsgrundsatz des § 63 Abs. 1.

§ 65c: Entsprechend Artikel 22 der Richtlinie 2001/14/EG hat die Zuweisungsstelle Schieneninfrastruktur für überlastet zu erklären, wenn Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen auch nach Koordinierung nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann oder die Schieneninfrastrukturkapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Im Rahmen der Netzfahrplanerstellung sind auf überlastet erklärter Schieneninfrastruktur Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorrangig zu berücksichtigen. Andere Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen sind in der Rangfolge des gesellschaftlichen Nutzen der auf diesen zu erbringenden Verkehrsleistungen zu erledigen, wobei Güterverkehrsdiensten ein höherer gesellschaftlicher Nutzen zukommt als Personenverkehrsdiensten.

§ 65d: Gemäß Artikel 25 der Richtlinie 2001/14/EG ist für überlastet erklärte Schieneninfrastruktur eine Kapazitätsanalyse vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen durchzuführen, deren Ziel die Ermittlung von Engpässen und Maßnahmen ist, wie die Engpässe kurz- oder mittelfristig beseitigt werden können.

§ 65e: Gemäß Artikel 26 der Richtlinie 2001/14/EG ist für überlastet erklärte Schieneninfrastruktur ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen; dieser ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Kenntnisnahme vorzulegen und kann Basis für die Übertragung von Eisenbahnvorhaben zur Beseitigung von Fahrwegengpässen an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG oder die Österreichischen Bundesbahnen sein. Solange kein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität erstellt ist oder mit dem Plan keine Fortschritte erzielt werden, darf erhöhtes Benützungsentgelt nicht eingehoben werden. Wenn der Plan aus Gründen, die sich dem Einfluss des Eisenbahninfrastrukturunternehmens entziehen oder zu ergreifende Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind, darf erhöhtes Benützungsentgelt nach Einholung einer Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission eingehoben werden.



§ 66: Entsprechend Artikel 29 der Richtlinie 2001/14/EG hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Störung der Zugbewegungen so schnell wie möglich für die Herstellung der normalen Betriebssituation zu sorgen. Ein Notfallplan ist zu erstellen. Bei Störungen können zugewiesene Zugtrassen bis zur Herstellung des normalen Betriebszustandes gesperrt werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann von Zugangsberechtigten die Zuverfügungstellung geeigneter Mittel zur Behebung der Störung verlangen.

§ 67: Die Abs. 1 und 2 entsprechen inhaltlich dem Artikel 7 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 2001/14/EG. Abs. 3 und Abs. 4 entsprechen inhaltlich dem Artikel 8 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 6 der Richtlinie 2001/14/EG. Abs. 6 entspricht inhaltlich dem Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG.

Von der in der Richtlinie darüberhinaus fakultativ eingeräumten Möglichkeit zu Zuschlägen in Richtung Vollkostendeckung wurde im Sinne eines fairen intermodalen Wettbewerbs für die Eisenbahnen hier nicht Gebrauch gemacht.

§ 68: Benützungsentgeltregeln sind von der Zuweisungsstelle zu erstellen und von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder als Anhang derselben anzuschließen. Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle die Höhe des Benützungsentgeltes im Einzelfall festzusetzen.

§ 69: Das für die Zuweisung von Zugtrassen festgesetzte Benützungsentgelt ist an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu richten. Die in Abs. 2 und 3 geregelten Entgeltnachlässe entsprechen inhaltlich dem Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2001/14/EG.

§ 70: Die für sonstige Leistungen zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu ermitteln. Abs. 2 entspricht inhaltlich dem Artikel 7 Abs. 7 und 8 der Richtlinie 2001/14/EG.

§ 70a: Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen hat in der Rechtsform eines Vertrages zu erfolgen. Ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, sind die Verträge, da diese vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erfüllen sind und von der Zuweisungsstelle selbst nicht erfüllt werden können, im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen. Die Rechtsform eines Vertrages ist in den Fällen nicht möglich, wenn einem integrierten Eisenbahnunternehmen auf eigener Schieneninfrastruktur von der Zuweisungsstelle Zugtrassen zugewiesen werden, da ja das integrierte Eisenbahnunternehmen mit sich selbst keinen Vertrag abschließen kann und ein Vertrag des integrierten Eisenbahnunternehmens mit der Zuweisungsstelle deshalb ausgeschlossen ist, da die Zuweisungsstelle diesen Vertrag selbst nicht erfüllen kann; aus diesem Grund ist die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zur Ausübung des Zugangsrechtes einschließlich sämtlicher Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten in einer Urkunde, die von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen zu unterfertigen ist, festzuhalten. Diese Urkunde ist etwa die Basis für die jeweilige Zuweisung von Benützungsentgelten und sonstigen Entgelten im gemäß § 55 getrennten Rechnungswesen.

§ 71: Der § 71 ist dem bisherigen § 68 nachgebildet, wobei Adaptionen des § 68 dadurch gerechtfertigt sind, dass nunmehr nicht mehr in allen Fällen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Zuweisung von Zugtrassen und Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen zuständig ist, ein Koordinierungsverfahren durchzuführen ist und nunmehr ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegen, von einem Zugangsberechtigten bei einer Zuweisungsstelle seiner Wahl eingebracht werden kann.

§ 72: Der § 72 ist den bisherigen §§ 69 und 71 nachgebildet. Die Beschwerdeführerin braucht jedoch nicht mehr den Text des angestrebten Vertrages zu verfassen, sondern hat nunmehr den Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen. Dies deshalb, da es für die Beschwerdeführer, meistens kleinere Eisenbahnunternehmen, in der Praxis äußerst schwierig ist, einen Vertragstext zu erstellen, andererseits die Schienen-Control Kommission seit dem Jahr 2000 bzw. ihr Vorläufer, die mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 eingerichtete Schiedsstelle seit 1998, zwischenzeitlich Erfahrungen in Zugtrassenzuweisungsangelegenheiten und seit dem Jahr 2000 auch in Angelegenheiten der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen sammeln konnte und somit unter Mitwirkung der für diese Angelegenheiten eigens geschaffenen Schienen-Control GmbH in der Lage ist, einen Vertragstext auszuarbeiten und ihrer bescheidmäßigen Erledigung zugrunde zu legen.

§ 73: Der § 73 ist dem bisherigen § 71 nachgebildet. Die Erläuterungen zu § 72 gelten auch sinngemäß für den § 73.

§ 73a: Der § 73a ist dem bisherigen § 72 nachgebildet. Da die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen im Falle des § 70a Abs. 2 in einer Urkunde festgehalten wird, ist auch diese der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

§ 74: Der § 74 ist dem bisherigen § 73 mit der Maßgabe nachgebildet, dass auch die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ständig der Wettbewerbsaufsicht der Schienen-Control Kommission unterliegen, zumal diese nicht mehr genehmigungspflichtig sind.

§ 74a: Der Abs. 1 ist dem bisherigen § 74 Abs. 1 nachgebildet. Da nunmehr jährlich ein Netzfahrplan zu erstellen ist und im Netzfahrplanerstellungsverfahren die Zugtrassenzuweisungsbegehren zu behandeln sind, kann auf eine Nachfolgeregelung des bisherigen § 74 Abs. 2 verzichtet werden. An Stelle einer solchen Regelung ist aber vorgesehen, dass die Zuweisungsstellen den Netzfahrplan und die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen der Schienen-Control GmbH zu übermitteln hat. Durch die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die jeweils auf dem neuesten Stand zu halten und im Internet zu veröffentlichen sind, ist eine Nachfolgeregelung für den bisherigen § 74 Abs. 3 entbehrlich.

§ 75: Der § 75 entspricht dem bisherigen § 75 mit der Maßgabe, dass an Stelle der Behörde nunmehr die Schienen-Control GmbH selbst die Frist für die Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes festsetzen darf.

Zu Z 39 (§ 77 Abs. 1):

Der Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control GmbH wird angepasst. Die bisherige Aufgabe der Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am einschlägigen Verkehrsmarkt wird auf den einschlägigen Schienenverkehrsmarkt präzisiert.

Zu Z 40 (§ 80):

Ergänzend zur bisherigen Regelung des § 80 wird klargestellt, dass der Personal- und Sachaufwand der Schienen-Control GmbH auch den Personal- und Sachaufwand der Schienen-Control Kommission miteinschließt. Die Pflicht zur Tragung der Kosten trifft die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Zugang auf von § 56 erfasster Schieneninfrastruktur ausüben; auf Grund der geänderten Bestimmung des Begriffes Eisenbahninfrastrukturunternehmen und des Begriffes Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft die Kostentragungspflicht nicht mehr Eisenbahnunternehmen, die Inselbetriebe betreiben. Klargestellt wird weiters, dass die Schienen-Control GmbH die Kostenbeiträge pro Netzfahrplanperiode vorzuschreiben und einzuheben hat. Um ein Wirtschaften der Schienen-Control GmbH auf gesicherter finanzieller Basis zu ermöglichen, wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, in der Verordnung die Vorschreibung von Vorauszahlungen an die Schienen-Control GmbH zu regeln.

Zu Z 42 (§ 81 Abs. 2):

Der Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission wird angepasst.

Zu Z 48 und 49 (§ 94 Abs. 3 Z 2 und § 95 Abs. 1 und 2 Z 1 und 2):

Bedingt durch die Erlassung des Bundesvergabegesetzes 2002 sind die Klammerausdrücke, die sich noch auf das Bundesvergabegesetz 1997 beziehen, entsprechend anzupassen.

Zu Z 50 (§ 99):

Es wird klargestellt, dass die Beurteilung von Teilsystemen auf ihre Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen dann nicht auf Grundlage einschlägiger TSI zu erfolgen hat, wenn die einschlägige TSI gemäß § 100 für nicht anwendbar erklärt worden ist. Solange eine einschlägige TSI nicht existiert oder gemäß § 100 für nicht anwendbar erklärt worden ist, ist die Übereinstimmung eines Teilsystems mit den grundlegenden Anforderungen anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

Zu Z 53 (§§ 103 bis 123):

§ 103: Diese Bestimmung gibt die Zielsetzung des Gesetzesvorhabens an, nämlich die Sicherstellung der Interoperabilität des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.

§ 104: Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören bestimmte Schienenbahnen und Fahrbetriebsmittel, die für den Fahrbetrieb auf diesen Schienenbahnen geeignet sind. Die dazu gehörenden Schienenbahnen sind als Teil des in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996) über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes bzw. aus der Kartendarstellung 3.11 im Anhang I Abschnitt 3 ersichtlichen transeuropäischen Eisenbahnnetzes ausgewiesen.

§§ 105 bis 108, 110, 112 und 117 : Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Umrüstung, Erneuerung, grundlegende Anforderungen, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme folgt dem Artikel 2 der Richtlinie 2001/16/EG. Die grundlegenden Anforderungen sind die Bedingungen, denen jedenfalls das konventionelle österreichische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten zu entsprechen haben. Die nähere Ausgestaltung dieser grundlegenden Anforderungen erfolgt für Teilsysteme durch die TSI und für Interoperabilitätskomponenten durch europäische Spezifikationen. Die TSI sind als Entscheidungen der Kommission vorgesehen und werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften kundgemacht. Sie werden unmittelbar anzuwenden sein, für die Ausgestaltung des künftigen konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems, für die Prüfung der Erfüllung



der grundlegenden Anforderungen, und die Ergebnisse werden in einschlägige Verfahren nach dem Eisenbahngesetz einfließen. Der Begriff Europäische Spezifikationen ist bereits im § 20 Z 16 BVerfG definiert, sodass eine nochmalige Definition im Rahmen dieses Gesetzesvorhabens nicht notwendig ist. In §§ 107 und 108 wird mit den Definitionen unter Umrüstung in aller Regel eine kapazitätserweiternde Änderung, unter Erneuerung eine kapazitätserhaltende Ersatzmaßnahme erfasst sein.

§ 109: Als benannte Stellen im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG werden gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen und von der Europäischen Union in einer Liste veröffentlichte Stellen bestimmt. Eine Verpflichtung, für Prüfungen und Bewertungen, die in Österreich durchgeführt werden, gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen heranzuziehen, besteht demnach nicht.

§ 111: Entsprechend Artikel 6 Abs. 5 der Richtlinie 2001/16/EG wird vorgesehen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem mit der Erstellung von TSI beauftragten Gremium vorhandene Daten bereitzustellen hat. Die Eisenbahnunternehmen haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie derartige verfügbare Daten zur Verfügung zu stellen.

§ 113: Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 2001/16/EG wird das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die entweder den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, oder die trotz Vorliegens einer EG-Erklärung die Einhaltung grundlegender Anforderungen beeinträchtigen, verboten. Im letzteren Fall hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den freien Warenverkehr mit Komponenten gleichen Typs mit Verordnung – diese richtet sich vor allem an nicht näher bekannte Gewerbetreibende – zu verbieten. Mit der Überwachung ist im gegebenen Sachzusammenhang des Inverkehrbringens von Komponenten – wobei es um eine anlassbezogene Missbrauchsaufsicht geht – die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

§ 114: Die Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen und allenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit sind anhand von in TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich europäischer Spezifikationen, festzustellen. Solange vor Erlassung einer TSI europäische Spezifikationen nicht existieren, ist die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

§ 115: Die EG-Erklärung, die grundsätzlich vom Hersteller auszustellen ist, begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht. Gegenstand und Inhalt der EG-Erklärung sind im Anhang IV der Richtlinie 2001/16/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§ 116: Eine fehlerhafte EG-Erklärung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für ungültig zu erklären. Entsprechend der Richtlinie 2001/16/EG ist dies der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

§ 118: Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist anhand anwendbarer TSI festzustellen. Solange solche nicht existieren, oder existierende TSI gemäß § 119 für nicht anwendbar erklärt sind, ist diese anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

§ 119: Artikel 7 der Richtlinie 2001/16/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, bei bestimmten Vorhaben von der Anwendung bestimmter TSI, auch solcher für Fahrbetriebsmittel, abzusehen. Von dieser Ermächtigung wird hier Gebrauch gemacht. Ein solches vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu führendes Ausnahmegewilligungsverfahren für die Nichtanwendbarkeit der TSI im Einzelfall wird in der Regel auf Antrag des Eisenbahnunternehmens bzw. der Planungs- und Errichtungsgesellschaft einzuleiten und mit der entsprechenden Unterlage zu begründen sein.

§ 120: Für jedes Teilsystem hat der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter eine EG-Prüferklärung auszustellen. Vor Ausstellung der EG-Prüferklärung ist durch eine benannte Stelle eine EG-Prüfung durchzuführen. Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung der Interoperabilität des Teilsystems und seiner Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen.

§ 121: Inhalt und Umfang der EG-Prüfung sind detailliert im Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§§ 122 und 123: Entsprechend Artikel 24 der Richtlinie 2001/16/EG werden Eisenbahnunternehmen zur Erstellung und Veröffentlichung von Infrastruktur- und Fahrzeugregistern verpflichtet, in denen die Hauptmerkmale der Teilsysteme und deren Übereinstimmung mit in den TSI vorgesehenen Merkmalen darzustellen sind.

Zu Z 55 (§ 125):

Die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen ohne hierfür erforderliche Verkehrsgenehmigung oder Konzession nach § 17 Abs. 2a ist nunmehr strafbar.

Zu Z 56 (§ 126):

Mit § 126 werden die Strafbestimmungen für diese Regelungsbereiche - nun fünfter bis siebenter Teil des EisbG - angepasst und ergänzt.

Zu Z 57 (§ 127):

Ein Verstoß gegen §§ 113, 122 und 123 wird strafbar gestellt.

Zu Z 59 (Entfall des § 130 Abs. 1 und 6):

Diese Bestimmungen können entfallen, da die darin angeführten Rechtsnormen nicht mehr Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung sind.

Zu Z 60 (§ 130 Abs. 8):

Mit dieser Bestimmung wird auf die Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG und 2001/16/EG Bezug genommen.

Zu Z 61 (§ 130 Abs. 10):

Aus verfassungsrechtlichen Gründen darf auf die Anhänge der Richtlinie 2001/16/EG nur in der vorliegenden Fassung verwiesen werden.

Zu Z 64 und 65 (Entfall des § 132 Abs. 3 und 4):

Bedingt durch die verpflichtenden Regelungen der Richtlinie 2001/13/EG wäre die Beibehaltung des Abs. 3 nicht EG-konform. Abs. 4 ist bereits durch Zeitablauf obsolet geworden.

Zu Z 67 (§ 133):

Abs. 1: Der neue § 14 Abs. 1 bedingt, dass bis zur Kundmachung dieses Gesetzesvorhabens erteilte Konzessionen zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen sowie für Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, als Konzessionen zum Bau und Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnen gelten.

Abs. 2: Da nunmehr eine Konzession zum Bau und Betrieb einer Hauptbahn oder einer nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzten Nebenbahn nicht mehr zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahn berechtigt, sondern für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Eisenbahnen eine Verkehrsgenehmigung notwendig ist, werden die Konzessionsinhaber eine Verkehrsgenehmigung zu erwirken haben. Da hierfür zur Abwicklung des Verwaltungsverfahrens ein gewisser Zeitraum erforderlich ist, wird übergangsmäßig festgelegt, dass die Konzessionsinhaber noch ein Jahr lang zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnen berechtigt sind. Wird über einen drei Monate vor dieser Frist gestellten Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung nicht entschieden, verlängert sich diese Frist erst- und letztmalig um ein weiteres Jahr.

Abs. 3: Eine analog dem Abs. 2 geltende Regelung gilt auch für solche Eisenbahnunternehmen, die über eine Konzession nach § 17 Abs. 2a verfügen, deren Berechtigungsumfang nicht die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem gesamten österreichischen Hauptbahnnetz erfasst. Für das gesamte österreichische Hauptbahnnetz erfassende Konzessionen nach § 17 Abs. 2a ist Abs. 4 anzuwenden.

Abs. 4: Bescheide, mit denen Europakonzessionen oder solche Konzessionen nach § 17 Abs. 2a verliehen worden sind, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem gesamten österreichischen Hauptbahnnetz berechtigen, sind von Amts wegen ohne Durchführung eines Ermittlungsverfahrens als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Zu berücksichtigen sind lediglich in den Konzessionen vorgesehene Einschränkungen auf die Erbringung von Personenverkehrs- oder Güterverkehrsleistungen. Diese verwaltungsökonomische Regelung im Sinne der Eisenbahnunternehmen erscheint dadurch gerechtfertigt, dass die strengen Voraussetzungen für die Verleihung einer Europakonzession schon bisher angewandt worden sind oder bei der Verleihung von Verkehrskonzessionen analog herangezogen worden sind.

Abs. 5: Um Antragstellern für die Verleihung einer österreichweit geltenden Konzession nach § 17 Abs. 2a die neuerliche Einbringung eines Antrages um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung samt Unterlagen zu ersparen, ist vorgesehen, dass die Konzessionsanträge innerhalb eines Monats ab Kundmachung des Gesetzesvorhabens unter Vorlage allfälliger Ergänzungsunterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden können.

Abs. 6: Aus denselben wie in Abs. 5 dargestellten Gründen gelten Anträge um Verleihung einer Europakonzession hinkünftig als Anträge um Verleihung einer Verkehrsgenehmigung.



Abs. 7: Diese Regelung entspricht inhaltlich dem § 8 der Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, die mit Inkraft-Treten der §§ 17a bis 17g aufgehoben wird.

Abs. 8: Da das gesamte Eisenbahnnetz im EG/EWR-Raum erst ab 15. März 2008 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Verkehrsleistungen im Güterverkehr zugänglich gemacht werden muss, wird auch das gesamte österreichische Eisenbahnnetz erst ab diesem Zeitpunkt diesen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Verkehrsleistungen im Güterverkehr zugänglich gemacht und bis dahin die Übergangsregelung der Richtlinie 2001/12/EG über den Zugang am Transeuropäischen Schienengüternetz umgesetzt.

Abs. 9: Mit dieser Bestimmung wird sichergestellt, dass das zweite Hauptstück des achten Teiles für bereits existente, zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehörenden Schienenbahnen und Fahrbetriebsmittel, sofern sie keinen genehmigungspflichtigen Veränderungen unterzogen werden, nicht anzuwenden ist.

zu Artikel II (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes):

Im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz wird im Aufgabenkatalog nach § 3 einerseits in Ziffer 7 die bereits mit dem Deregulierungsgesetz 2001 in § 48 Abs. 4 EisbG eingefügte Aufgabe der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zur Geschäftsführung für die dort verankerte Sachverständigenkommission ausgewiesen, und andererseits wird in Ziffer 6 die mit der vorliegenden Novellierung des EISbG vorgesehene potenzielle Aufgabe als Zuweisungsstelle eingefügt.

Die Inkrafttretensklausel für letztere Einfügung entspricht der für die Änderung im EISbG vorgesehenen.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 1

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

ABSCHNITT I. Begriffsbestimmungen.

1. Teil Begriffsbestimmungen Eisenbahnen

§ 1. ...

§ 1. ...

§ 1a. (1) Eisenbahnunternehmen werden im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen unterschieden in:

§ 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, darüber verfügungsberechtigt ist und Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zu dieser Schieneninfrastruktur gemäß § 57 zu gestatten hat. Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem Bau und Betrieb von Schieneninfrastruktur dienen, darüber verfügungsberechtigt sind und sie zur Benützung zwecks Eisenbahnverkehrs bereithalten;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Eisenbahnverkehr auf Eisenbahnanlagen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen dienen und die selbst die Traktion sicherstellen.

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

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

(2) Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen



Geltende Fassung

Union oder von Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten.

(3) Regionalverkehr sind jene Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringt, die Traktion sicherstellt und dem eine Verkehrsgenehmigung erteilt oder eine Konzession nach § 17 Abs. 2a verliehen wurde.

Integrierte Eisenbahnunternehmen

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

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

Internationale Gruppierung

§ 1d. Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten.

Regionalverkehr

§ 1e. Regionalverkehr sind jene Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

Öffentliche Eisenbahnen

§ 2. ...

§ 2. ...

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. ...

§ 3. ...

Hauptbahnen, Nebenbahnen

§ 4. ...

§ 4. ...

Straßenbahnen

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 5. ...	§ 5. ...
	Hauptseilbahnen, Kleinseilbahnen
§ 6. ...	§ 6. ...
	Anschlussbahnen
§ 7. ...	§ 7. ...
	Materialbahnen, Materialeilbahnen
§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.	§ 8. (1) Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen. (2) Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.
§ 9. Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.	§ 9. entfällt
	Eisenbahnanlagen
§ 10. ...	§ 10. ...
	Schieneninfrastruktur
§ 10a. ...	§ 10a. ...
ABSCHNITT II.	2. Teil
Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.	Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden
Entscheidung über Vorfragen.	Entscheidung über Vorfragen
§ 11. ...	§ 11. ...
§ 12. (1) bis (2)	§ 12. (1) bis (2)
(3) Z 1 bis 3 ...	(3) Z 1 bis 3 ...
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen;	4. die Genehmigungen nach § 21 Abs. 1 und 3 sowie die Verleihung der Konzession nach § 17 Abs. 2a und die Erklärung bzw. der Entzug nach § 30 lit b) für Eisenbahnverkehrsunternehmen.
5. die Verleihung von Europakonzessionen.	5. entfällt
(4) Z 1 bis 2	(4) Z 1 bis 2
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39;	3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39.
4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten.	4. entfällt
Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und	Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste



Geltende Fassung

letzte Instanz zuständig.

§ 13. bis § 13a. ...

ABSCHNITT III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Genehmigungen.

§ 14. (1) Zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist, soweit in den Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, die Konzession, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

(2) bis (4) ...

(5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich bedarf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich einer Konzession nach § 17 Abs. 2a. Für die Inanspruchnahme von Zugangsrechten in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum bedarf ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich einer Europakonzession nach § 17a.

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (Abschnitt IV a) erforderlich sind und inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. ...

§ 15. bis § 16. ...

§ 17. (1) bis (2) ...

(2a) Für eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist im Antrag der Bereich der angestrebten Verkehrsleistungen darzustellen; beizugeben sind Unterlagen über die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung, insbesondere hinsichtlich Organisation,

Vorgeschlagene Fassung

und letzte Instanz zuständig.

§ 13. bis § 13a. ...

3. Teil

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen

Genehmigungen

§ 14. (1) Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist die Konzession erforderlich; die Berechtigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen erstreckt sich dabei nur auf die von der Konzession erfasste Straßenbahn, Haupt- und Kleinseilbahn sowie Nebenbahn. Zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von sonstigen Nebenbahnen ist eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erforderlich. Zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist, soweit in Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, überdies die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

(2) bis (4) ...

(5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist eine Verkehrsgenehmigung erforderlich. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die in Österreich nur Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vororteverkehr erbringen oder nur regionale Güterverkehrsleistungen erbringen, genügt jedoch eine Konzession nach § 17 Abs. 2a.

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (6. Teil) erforderlich sind und inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. ...

§ 15. bis § 16. ...

§ 17. (1) bis (2) ...

(2a) Für eine Konzession zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen lediglich im Stadt- oder Vororteverkehr oder zur Erbringung von regionalen Güterverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist im Antrag der

Geltende Fassung

Fahrbetriebmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit.

(3) bis (5) ...

(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. Die Entscheidung über den Verlängerungsantrag hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bei heimfallspflichtigen Bahnen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zu treffen.

Europakonzession

§ 17a. (1) Die Verleihung einer Europakonzession ist bei der Behörde zu beantragen. Die Europakonzession ist zu verleihen, wenn der Antragsteller die Erfüllung der gemäß § 17 Abs. 2a zu belegenden Voraussetzungen sowie die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte nachweisen kann, und wenn keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit vorliegen.

(2) In der Konzession sind eine angemessene Betriebseröffnungsfrist sowie Zeiträume von jeweils höchstens fünf Jahren festzusetzen, vor deren Ablauf der Behörde das Fortbestehen der Voraussetzungen nach Abs. 1 nachzuweisen ist. Bei Wegfall der Änderung der Voraussetzungen für die Konzessionsverleihung hat die Behörde die Konzession zu entziehen oder entsprechend einzuschränken.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat, insoweit dies zur Wahrung von Zugangsmodalitäten nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung und zur Umsetzung der

Vorgeschlagene Fassung

Bereich der angestrebten Verkehrsleistung darzustellen; beizugeben sind Unterlagen über die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung, insbesondere hinsichtlich Organisation, Fahrbetriebmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit.

(3) bis (5) ...

(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.

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 eingetragen ist, ein Auszug aus dem Firmenbuch, der nicht älter als drei Monate ist;



Geltende Fassung

Richtlinie 95/18 des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. Nr. L 143 vom 27. Juni 1995, S 70) notwendig ist, durch Verordnung die näheren Bestimmungen über die mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen und die zu erfüllenden Voraussetzungen sowie deren Überprüfungen zu treffen.

Vorgeschlagene Fassung

3. eine Strafregisterbescheinigung für den Antragsteller; falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Strafregisterbescheinigung für seine Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder;
4. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;
5. für Antragsteller bzw. Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder, die bisher ihren Sitz bzw. Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum haben, sind Unterlagen gemäß Z 2 bis 4 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;
6. 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;
7. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 6 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
8. Angaben über die Art und Wartung der Fahrbetriebsmittel, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften;

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

9. 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;
10. Angaben über die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.

Voraussetzungen

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

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

Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrsgenehmigung vorliegen.

(2) Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung kann auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen oder auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistung zur Beförderung von Gütern eingeschränkt werden, wenn der Antragsteller dies beantragt.

Zuverlässigkeit

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

1. er selbst oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, seine Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder 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 (§§ 1-6 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 Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder - ein



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Konkursverfahren eröffnet wurde oder eine solche Konkursöffnung nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten unterblieben ist, oder

3. gegen ihn - oder, falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, auch gegen seine Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder - ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen
- a) schwerwiegender Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das Eisenbahngesetz 1957, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
 - b) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
 - c) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz erlassen worden ist.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

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

Fachliche Eignung

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

1. er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und über die erforderlichen Kenntnisse und/oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung verfügt,
2. das Personal gemäß § 17a Z 9 für die jeweilige Art der Tätigkeit voll qualifiziert ist und
3. Personal, Fahrbetriebsmittel und Organisation ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten können.

Überprüfungen

§ 17f. (1) Zur Überprüfung, ob die für die Erteilung der Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen noch vorliegen, sind in der Verkehrsgenehmigung - neben einer

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

angemessenen Betriebseröffnungsfrist von in der Regel sechs Monaten - Zeiträume von fünf Jahren festzusetzen, vor deren Ablauf das Eisenbahnverkehrsunternehmen von sich aus dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen hat.

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

(3) Entfällt auch nur eine für die Erteilung der Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung, 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 Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet ist, eine nachträgliche Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Entziehung oder nachträgliche Befristung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(5) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel daran bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung der Genehmigung 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.

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 17g. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

1. bei Nichteinhaltung der im § 17f Abs. 1 festgesetzten Frist für die Aufnahme der Tätigkeit der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen;
2. durch Entzug der Verkehrsgenehmigung (§ 17f Abs. 3);
3. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrsgenehmigung.

§ 18. ...

§ 18. ...



Geltende Fassung

§ 19. (1) bis (4) ...

§ 20. bis § 21. ...

§ 22. (1) Das Eisenbahnunternehmen bzw. das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, anzubieten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen. Für die Benützung nach § 56 ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 67) zu regeln, wie das konkrete Benützungsentgelt festgesetzt wird.

(2) bis (6) ...

§ 23. ...

§ 25. ...

§ 26. (3) ...

(5) Wurden die in Abs. 3 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 103 Abs. 2, nichtig.

§ 27. ...

§ 28. ...

§ 29. ...

§ 30. lit. a ...

b) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4

Vorgeschlagene Fassung

§ 19. (1) bis (4) ...

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs festzulegen, die bei Bau und Erhaltung und die insbesondere als Signal- und Verkehrsregeln beim Betrieb der Schienenbahnen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung des Standes der technischen Entwicklung und ihrer Verknüpfung sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; für die Schienenbahnen, für deren Bereich solche Regelungen in gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen internationalen Rechtsvorschriften enthalten sind, können, soweit es diese Regelungen zulassen, nähere Bestimmungen in diesen Verordnungen getroffen werden.

§ 20. bis § 21. ...

Tarif, Fahrplan

§ 22. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, anzubieten. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben diese Fahrpläne auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes anzubieten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

(2) bis (6) ...

direkte Abfertigung, durchgehender Tarif

§ 23. ...

gemeinwirtschaftliche Leistungen

§ 25. ...

genehmigungspflichtige Rechtsakte

§ 26. (3) ...

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

Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens

§ 27. ...

Erleichterungen

§ 28. ...

§ 29. ...

§ 30. lit. a ...

b) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4)

Geltende Fassung

und § 17a Abs. 2), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (§ 17a Abs. 2 und § 108);

c)...

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

§ 32. bis § 50. ...

ABSCHNITT IV.

Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

§ 51. bis § 53. ...

Anschluß und Mitbenützung

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

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

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

Vorgeschlagene Fassung

durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (§ 129);

c)...

Einlösungsrecht des Bundes

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

§ 32. bis § 50. ...

4. Teil

Für nicht öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen

§ 51. bis § 53. ...

5. Teil

Verknüpfung von Schienenbahnen

Anschluss und Mitbenützung

§ 53a. (1) Ein Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Schieneninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

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

Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

§ 53b. Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung zu prüfen und Verhandlungen zu führen. Die Entscheidung über das Begehren hat entweder durch Abschluss eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.



Geltende Fassung

und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

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

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

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

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

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

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

Vorgeschlagene Fassung

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 53c. (1) Wird das Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten (§ 55) auf Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt eine Einigung in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Der Bescheid ersetzt den Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung; er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung zwischen dem beschwerdeführenden Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

Mitteilung von Verträgen

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

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Zwangmaßnahmen

§ 53e. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 53c Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Anschlusses oder der Mitbenützung erforderlichen Maßnahmen verfügen.

Wettbewerbsaufsicht

§ 53f. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenützung einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Anschluss oder Mitbenützung gewährt.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

6. Teil

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück

Allgemeines

Zweck

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

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den

Zweck

§ 54. Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den



Geltende Fassung

- Schieneverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte,
 4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und
 5. durch die gegenseitige Verknüpfung der Schienenbahnen
- zu gewährleisten.

Vorgeschlagene Fassung

- Schieneverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte und
 4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung

Trennungsmaßnahmen

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

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

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

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

(3) Integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vororte- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber der Schieneninfrastruktur getrennt von anderen Unternehmensbereichen, insbesondere dem als Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu organisieren.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben im Rechnungswesen die Bereiche zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr einerseits und im Güterverkehr andererseits getrennt auszuweisen, wobei auch diesbezüglich getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu erstellen und zu veröffentlichen sind. Dabei sind überdies als gemeinwirtschaftliche Leistungen erbrachte Eisenbahnverkehrsleistungen als solche getrennt auszuweisen; ein Transfer von Mitteln aus solchen Leistungsbereichen zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

2. Hauptstück

Geltende Fassung

Zugang zur Schieneninfrastruktur

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

Zugangsberechtigte

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

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

Vorgeschlagene Fassung

Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen

1. Abschnitt

Allgemeines

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten (§ 57) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und der Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, nach Erbringung der im § 60Z1 und 3 angeführten Nachweise und der Sicherheitsbescheinigung gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

Zugangsberechtigte

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

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;
2. internationalen Gruppierungen
 - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
 - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse



Geltende Fassung

gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

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

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

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

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

Vorgeschlagene Fassung

gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

Sonstige Leistungen

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

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

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

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;
2. die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Rangierbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen

Geltende Fassung

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

Allgemeine Geschäftsbedingungen

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

(2) Die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die Schienen-

Vorgeschlagene Fassung

und anderen technischen Einrichtungen;

3. die Zurverfügungstellung von Traktionsenergie und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachstehende Zusatzleistungen an, so hat sie diese sämtlichen Zugangsberechtigten, der dies begehren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung gegen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt zur Verfügung zu stellen:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Brennstoffen;
3. die Durchführung des Rangierbetriebes sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Rangierbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen erbracht werden;
4. der Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

(4) Folgende Nebenleistungen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen anbieten, ist zu ihrer Erbringung aber nicht verpflichtet:

1. Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion rollenden Materials.

(5) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die von ihm benötigten sonstigen Leistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die er für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigt.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen (§ 58) haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang gestatten und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden und haben die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, insbesondere folgendes zu enthalten:

1. einen Abschnitt, der die Art der Schieneninfrastruktur, die den



Geltende Fassung

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

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

Vorgeschlagene Fassung

Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, insbesondere

- a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang auf den einzelnen Strecken , Streckenteilen oder sonstige Abschnitten der Schieneninfrastruktur;
 - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
- a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;
 - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden, in § 58 angeführten sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;
 - c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs. 2 und 3 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;
 - d) desweiteren die jeweiligen Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeine Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; desweiteren hat er spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
- a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
 - b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
 - c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;

Geltende Fassung

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

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

Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

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

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 14 Abs. 5 oder 6) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61);
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige

Vorgeschlagene Fassung

- e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und
- g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

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

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen unentgeltlich im Internet bereitzustellen.

Reservierungskosten

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

Besonderes Kündigungsrecht

§ 59b. Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, Verträge mit Zugangsberechtigten über den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu kündigen, wenn der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate sein Zugangsrecht auf zugewiesenen Zugtrassen auf Grund von Umständen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat.

Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

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

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 14 Abs. 5 oder 6) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61);
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige



Geltende Fassung

Vorkehrungen;

4. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte (§ 57).

Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten (§ 57) eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, daß die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.

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

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

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Standardsicherheitsbescheinigungen sowie deren

Vorgeschlagene Fassung

Vorkehrungen;

4. die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte.

Sicherheitsbescheinigung

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

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

Geltende Fassung

Änderungen der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

Zuweisungsstelle

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

Vorgeschlagene Fassung

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Die Aufgabe als Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen vornimmt, obliegt im Fall eines von Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber seiner Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann die Funktion als Zuweisungsstelle ganz oder teilweise aber auch an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle übertragen.

(2) Unbeschadet der Erfordernisse nach § 55 hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das nicht rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die für einen diskriminierungsfreien Zugang zu seiner Schieneninfrastruktur wesentlichen Funktionen zumindest der Zuweisung von Zugtrassen, der Festsetzung des Benützungsentgeltes, der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und der Festsetzung sonstiger Entgelte an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle zu übertragen.

(3) Ist eine im Abs. 1 und 2 angeführte Übertragung an ein anderes Unternehmen bzw. an eine andere Stelle als die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH vorgesehen, so bedarf eine solche Übertragung der Genehmigung durch die Schienen-Control GmbH; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn durch die vorgesehene Übertragung der Zugang zur Schieneninfrastruktur nicht erschwert erscheint.

2. Abschnitt

Zuweisung von Zugtrassen

Zuweisungsgrundsätze

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

(2) Ein Zugangsberechtigter darf ihm zugewiesene Zugtrassen nicht an andere Zugangsberechtigte übertragen

Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren

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



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

oder eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung als die erbringen, für die ihm von der Zuweisungsstelle eine Zugtrasse zugewiesen worden ist.

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

Rahmenvertrag

§ 64. (1) Die Zuweisungsstelle kann mit einem Zugangsberechtigten einen Rahmenvertrag abschließen, in dem die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vereinbart wird. Der Rahmenvertrag kann die zeitliche Bandbreite festlegen, innerhalb der Zugtrassen anzubieten sind, wenn die beantragte Zugtrasse nicht verfügbar ist. Er darf jedoch nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln.

(2) Rahmenverträge dürfen den Zugang zur betreffenden Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. Er muss eine Regelung enthalten, die eine Änderung dieses Vertrages im Interesse einer besseren Nutzung der betreffenden Schieneninfrastruktur ermöglicht; in einem solchen Fall der Änderung eines Rahmenvertrages kann eine Vertragsstrafe vereinbart werden.

(3) Rahmenverträge sollen auf die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen sein. Jede Laufzeit von mehr als fünf Jahren ist unter Angabe der besonderen Investitionen oder Risiken, die dem Vertrag als Motiv zugrunde liegen, der Schienen-Control GmbH zur Gänze mitzuteilen. Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

(4) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrages von der Zuweisungsstelle anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen bekannt zu machen.

Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

§ 64a. Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Fahrwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen inländischen Zuweisungsstellen und mit Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zusammenzuarbeiten. Dabei haben sie insbesondere bestrebt zu sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit von

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Verkehrsleistungen im Güterverkehr zu gewährleisten und die effiziente Nutzung des Transeuropäischen Schienengüternetzes (Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG) sicherzustellen.

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Schieneninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall eines Netzfahrplanes ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Intervalle festzusetzen.

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

(3) Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

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

(5) Die Zuweisungsstelle ist lediglich befugt, speziellen Verkehrsdiensten in den in den im § 65c Abs. 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen.

(6) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Zugangsberechtigten, die die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen, sofern ihre Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekanntzumachen. Dritte können innerhalb eines Monats nach Bekanntmachung im Internet zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplanentwurfes auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen. Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu treffen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung

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

Koordinierungsverfahren

§ 65b. (1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Bandbreiten Zugtrassen anbieten, die von der begehrten Zugtrasse abweichen.

(2) Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, sind die Zugangsberechtigten aufzufordern, innerhalb einer von der Zuweisungsstelle festzulegenden Frist ein Benützungsentgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu entrichten wäre. Die begehrte, bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigende Zugtrasse ist nach Ablauf dieser Frist dem Zugangsberechtigten zuzuweisen, der das höchste Benützungsentgelt zu zahlen bereit ist. Entgeltnachlässe sind in diesem Fall unzulässig.

(3) Abs. 2 gilt nicht für die Zuweisung von solchen Zugtrassen, die die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im vertakteten Personenverkehr ermöglichen sollen.

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

Überlastete Schieneninfrastruktur

§ 65c. (1) In den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

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

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

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

Kapazitätsanalyse

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

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

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

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

§ 65e. (1) Innerhalb von sechs Monaten nach



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zur Kenntnisnahme vorzulegen.

(2) Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Schieneninfrastruktur zugewiesen worden ist, zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen:

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

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

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

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

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

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

Sondermaßnahmen bei Störungen

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

Geltende Fassung

Benützungsentgelt

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

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

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

Vorgeschlagene Fassung

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

3. Abschnitt

Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte

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

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

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

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

(5) Ausgehend von den in Abs. 1 bis 4 genannten



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Verkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

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

Festsetzung der Benützungsentgelte

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

(2) Die Benützungsentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 68 entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(3) Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle jeweils das für einen begehrten Zugang einschließlich des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs. 1) zu entrichtende Benützungsentgelt festzusetzen.

Einhebung der Benützungsentgelte

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

(2) Allfällige Entgeltnachlässe sind auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Entgelts berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden.

(3) Über Abs. 2 hinaus können für eine einzelne Art von Verkehrsleistungen zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Verkehrsleistungen oder

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

zur Förderung der Benutzung von Schieneninfrastruktur mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden, wenn diese Nachlässe im Wege der Schienennetz-Nutzungsbedingungen allen Zugangsberechtigten zugänglich sind.

Sonstige Entgelte

§ 70. (1) Die für sonstige Leistungen, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur nötig sind, zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln.

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen angebotene Serviceleistungen (§ 58 Abs. 2), Zusatzleistungen (§ 58 Abs. 3) oder sonstige Nebenleistungen hat die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen ist die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung stehen, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

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

4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

Rechtsform

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

(2) Die Zuweisung von Zugtrassen an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Schieneninfrastruktur und die



Geltende Fassung

Verhandlungspflicht

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

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

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

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheidet über das Begehren in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub,

Vorgeschlagene Fassung

Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, die das integrierte Eisenbahnunternehmen hierfür erbringt, hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Urkunde zu erfolgen, welche sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren

§ 71. (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, ist letzteres in die Verhandlungen einzubinden. Das gleiche gilt sinngemäß für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf an dieses gerichtete schriftliche Begehren auf Zurverfügungstellung der im 58 Abs. 2 angeführten sonstigen Leistungen.

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

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

Geltende Fassung

spätestens aber zwei Monate nach Einlangen des schriftlichen Begehrens. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Gesetzes entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

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

Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte

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

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

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

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

Vorgeschlagene Fassung

Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung in einzelnen Punkten zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monaten ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Inhalt des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde zu bezeichnen.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt. Der Bescheid ersetzt den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die



Geltende Fassung

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

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

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

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

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

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

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

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem

Vorgeschlagene Fassung

Zuweisung von Zugtrassen oder eines Vertrages oder Erstellung einer Urkunde über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen; er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.

Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 73. (1) Wird das an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen (§ 58 Abs. 2) abgelehnt oder kommt eine Einigung in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Zugangsberechtigten längstens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt. Der Bescheid ersetzt den Abschluss eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (§ 58 Abs. 2); er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem

Geltende Fassung

zeitlich späteren Abschluß eines Vertrages über den Anschluß, die Mitbenützung oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) zwischen dem beschwerdeführenden Anschluß-, Mitbenützungs- oder Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

Mitteilung von Verträgen

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

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

Wettbewerbsaufsicht

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

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

§ 74. (1) Die Eisenbahnunternehmen haben der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf

Vorgeschlagene Fassung

zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (§ 58 Abs. 2) zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht entgegen.

Mitteilung von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung zur Gänze der Schienen-Control GmbH mitzuteilen. Die abgeschlossene 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 zur Gänze mitzuteilen.

(2) Abs.1 erster Satz gilt auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf Verträge über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (§ 58 Abs. 2).

Wettbewerbsaufsicht

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt, die Reservierungskosten und sonstigen Leistungen (§ 58) und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich sonstiger Leistungen (§ 58 Abs. 2) einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen, diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder/und Verträge und Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

§ 74a. (1) Die Zuweisungsstellen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und



Geltende Fassung

Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.

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

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

Zwangmaßnahmen

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

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

Vorgeschlagene Fassung

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

(2) Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control GmbH den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen zu übermitteln.

Zwangmaßnahmen

§ 75. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 72 Abs. 4 oder § 73 Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

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

7. Teil

Regulierungsbehörden

Geltende Fassung

2. Teil Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. ...

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

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

(2) bis (6) ...

§ 78. bis § 79. ...

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

Vorgeschlagene Fassung

1. Hauptstück Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. ...

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53e, 61, 62 und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am einschlägigen Schienenverkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Mitteilungspflichten der Eisenbahnunternehmen, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Zuweisungsstellen;
3. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3).

(2) bis (6) ...

§ 78. bis § 79. ...

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

(2) Die Höhe dieser Kostenbeiträge hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten anteiligen Anlastung entsprechend der Inanspruchnahme der Schieneninfrastruktur und der Begrenzung der Höhe nach nach dem für die Erfüllung der Aufgaben bei wirtschaftlicher, zweckmäßiger und sparsamer



Geltende Fassung

3. Teil Schienen-Control Kommission

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) ...

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 59 Abs. 2, 66 Abs. 2, 69, 71 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 61 Abs. 2, 75 Abs. 2 und 77 Abs. 3 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.

(3) ...

§ 82. bis § 85. ...

Abschnitt IVb Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

1. Unterabschnitt Allgemeines

Zweck

§ 86. Zweck der Bestimmungen des Abschnittes IVb ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

§ 87. Abschnitt IVb ist auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anzuwenden.

§ 88. bis § 90. ...

§ 91. (1) Benannte Stellen sind für die im Abschnitt IVb vorgesehenen Prüfungen und ...

(2) ...

§ 92. ...

Vorgeschlagene Fassung

Gebarung notwendigen Aufwand auszugehen ist; in dieser Verordnung kann Art und Ausmaß der Vorschreibung von Vorauszahlungen für die laufende Benützung der Schieneninfrastruktur während einer Netzfahrplanperiode geregelt werden.

2. Hauptstück Schienen-Control Kommission

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) ...

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53c, 64, 65e Abs. 4, 70 Abs. 2, 71, 72 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 61 Abs. 2, 62 Abs. 3 und 77 Abs. 3 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.

(3) ...

§ 82. bis § 85. ...

8. Teil Interoperabilität

1. Hauptstück

Interoperabilität – Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

1. Abschnitt Allgemeines

Zweck

§ 86. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

§ 87. Dieses Hauptstück ist auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anzuwenden.

§ 88. bis § 90. ...

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

(2) ...

§ 92. ...

Geltende Fassung

2. Unterabschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 93. ...

§ 94. (1) bis (2) ...

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ... nicht konform ist, weil

1. ...

2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 15 Z 21 Bundesvergabegesetz, BGBl. I Nr. 56/1997 - BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder

3. ...

(4) bis (5) ...

Feststellung der Konformität

§ 95. (1) Sofern einschlägige europäische Spezifikationen (§ 15 Z 21 BVergG) vorliegen, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 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 (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVergG) vorzulegen.

(3) ...

§ 96. bis § 97. ...

3. Unterabschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 98. ...

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

Vorgeschlagene Fassung

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 93. ...

§ 94. (1) bis (2) ...

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ... nicht konform ist, weil

1. ...

2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 Bundesvergabegesetz 2002, BGBl. I Nr. 99/2002 - BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder

3. ...

(4) bis (5)

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

(2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) festzustellen und hat

2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 29 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) vorzulegen.

(3) ...

§ 96. bis § 97. ...

3. Abschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 98. ...

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



Geltende Fassung

- (2) Liegt keine einschlägige TSI vor, so ist
1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
 2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

§ 100. bis § 102. ...

Vorgeschlagene Fassung

- (2) Liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, so ist
1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
 2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

§ 100. bis § 102. ...

2. Hauptstück

Interoperabilität – konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem

1. Abschnitt

Allgemeines

Zweck

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

Konventionelles österreichisches Eisenbahnsystem

§ 104. Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören:

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

Interoperabilität

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

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 106. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten; die TSI werden im Auftrag der Europäischen Kommission von einem Gremium im Sinne des Art. 2 lit. h der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ausgearbeitet, in dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Industrieunternehmen vertreten sind.

Umrüstung

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

Erneuerung

§ 108. Unter Erneuerung versteht man den Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben.

Benannte Stellen

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

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

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

Grundlegende Anforderungen

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

**Geltende Fassung****Vorgeschlagene Fassung**

konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems angeführt sind.

Bereitstellung von Daten

§ 111. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dem mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Gremium alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um diesem Gremium bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

2. Abschnitt**Interoperabilitätskomponenten****Begriffsbestimmung**

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

In-Verkehr-Bringen

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

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

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

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

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

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

Feststellung der Konformität

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

(2) Liegen vor Erlassung einer TSI keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

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

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

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

EG-Erklärung

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

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

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

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

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

Unrichtige EG-Erklärung

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

3. Abschnitt Teilsysteme

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Begriffsbestimmung

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

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

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

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

1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

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

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



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

beeinträchtigt werden würde;

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

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

EG-Prüferklärung

§ 120. (1) Für ein Teilsystem 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, auf Grundlage der in der jeweiligen TSI und in dem Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister verfügbaren Informationen zu umfassen.

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

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

(3) Das Vorliegen einer EG Prüferklärung begründet die

Geltende Fassung

ABSCHNITT V. Strafen, Verwalterbestellung.

§ 103. ...

§ 104. Wer eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Behörde (§ 12) mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen.

Vorgeschlagene Fassung

widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

EG-Prüfung

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

3. Hauptstück

Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister

Inhalt der Register

§ 122. Die Eisenbahnunternehmen 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.

Veröffentlichung der Register

§ 123. Die Infrastrukturregister und Fahrbetriebsmittelregister sind von den Eisenbahnunternehmen 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 § 106 angeführten Gremium zu übermitteln.

9. Teil

Schlussbestimmungen

1. Hauptstück

Strafen, Verwalterbestellung

§ 124.

§ 125. (1) 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



Geltende Fassung

§ 105. (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen, wenn sie

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

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
- b) entgegen § 61 Abs. 3 der Verpflichtung zur Ausstellung von Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
- c) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht mitteilen,
- d) der Übermittlungspflicht nach § 69 Abs. 2 nicht nachkommen,
- e) gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung eines Begehrens gemäß § 70 verstoßen,
- f) entgegen § 72 Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,

Vorgeschlagene Fassung

erforderliche Verkehrsgenehmigung oder Konzession nach § 17 Abs. 2a erbringt.

§ 126. (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 55 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
2. die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 bis 4 nicht beachten,
3. der Übermittlungspflicht nach § 53c Abs. 2 nicht nachkommen,
4. entgegen § 53d der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
5. entgegen § 73a Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
6. gegen Auskunftspflichten des § 74a Abs. 1 verstoßen und keine Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
7. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 200 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht nachkommen,
2. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
3. entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
4. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(3) Zuweisungsstellen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 200 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 73a Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen, oder
2. der Übermittlungspflicht nach § 74a Abs. 2 nicht nachkommen.

Geltende Fassung

- g) entgegen § 74 Abs. 2 der Mitteilungs- und Übermittlungspflicht nicht nachkommen,
- h) der Informationspflicht gemäß § 74 Abs. 3 nicht nachkommen, oder
- i) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 36 336 Euro zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 faktisch den Anschluß, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen verhindern.

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

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

§ 107. bis § 108. ...

Vorgeschlagene Fassung

(4) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 4, § 72 Abs. 4 und 73 Abs. 4 faktisch den Anschluss, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen verhindern.

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

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

(2) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wenn sie

1. entgegen § 122 kein dieser Bestimmung entsprechendes Infrastruktur- oder Fahrzeugregister erstellen, veröffentlichen oder jährlich aktualisieren, 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 vorlegen.

§ 128. bis § 129. ...

2. Hauptstück



Geltende Fassung

ABSCHNITT VI.

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften.

§ 109. (1) Das Gesetz vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180, über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung von Eisenbahntarifen, Post-, Telegraphen- und Telephongebühren und Preisen der Monopolgegenstände sowie von Bezügen der in staatlichen Betrieben Beschäftigten, bleibt unberührt.

(2) bis (5) ...

(6) Die Bestimmung des § 4 des Gesetzes vom 27. Oktober 1862, RGBl. Nr. 87, zum Schutze der persönlichen Freiheit, wird durch die Bestimmung des § 45 Abs. 3 nicht berührt.

(7) ...

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;
3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

(9) ...

ABSCHNITT VII.

Aufhebung von Rechtsvorschriften.

§ 110. ...

Vorgeschlagene Fassung

Verhältnis zu anderen und Aufhebung von Rechtsvorschriften

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 130. (1) entfällt

(2) bis (5) ...

(6) entfällt

(7) ...

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

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

(9) ...

(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.

Aufhebung von Rechtsvorschriften

§ 131. ...

3. Hauptstück

Geltende Fassung

ABSCHNITT VIII.

Übergangsbestimmungen.

§ 111. (1) bis (2) ...

(3) Bundeseigene Eisenbahnen im Sinn des § 14 Abs. 2 bzw. Abs. 5 bedürfen für die Erbringung von Verkehrsleistungen in dem zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 bestehenden Umfang keiner Konzession nach § 17 Abs. 2a.

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

(5) ...

(6) Abschnitt IVb dieses Bundesgesetzes ...

§ 112. Bis zum Inkrafttreten gesetzlicher Vorschriften, womit die Sperrstunde und der Ladenschluß allgemein neu geregelt werden, setzt das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrslage und der Bedürfnisse der Bahnbenützer fest, innerhalb welcher Zeiten Eisenbahnnebenbetriebe offenzuhalten sind. Diese Festsetzung ist bei Gast- und Schankgewerbebetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei den übrigen Eisenbahnnebenbetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und, wenn es sich um sonstige Eisenbahnnebenbetriebe handelt, die der Gewerbeordnung unterliegen, auch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu treffen.

Vorgeschlagene Fassung

Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

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

§ 132. (1) bis (2) ...

(3) entfällt

(4) entfällt

(5) ...

(6) Das erste Hauptstück des 8. Teiles dieses Bundesgesetzes ...

(7) Bis zum Inkrafttreten gesetzlicher Vorschriften, womit die Sperrstunde und der Ladenschluß allgemein neu geregelt werden, setzt das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrslage und der Bedürfnisse der Bahnbenützer fest, innerhalb welcher Zeiten Eisenbahnnebenbetriebe offenzuhalten sind. Diese Festsetzung ist bei Gast- und Schankgewerbebetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei den übrigen Eisenbahnnebenbetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und, wenn es sich um sonstige Eisenbahnnebenbetriebe handelt, die der Gewerbeordnung unterliegen, auch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu treffen.

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

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

(2) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und



Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist gestellten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr.

(3) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a berechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über Personenverkehrsdienste im Stadt- oder Vororteverkehr oder über nur regionale Güterverkehrsdienste hinaus Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, soweit nicht Abs. 4 anzuwenden ist, nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist gestellten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr.

(4) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx erlassene Bescheide, mit denen Europakonzessionen oder Konzessionen nach § 17 Abs. 2a zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen verliehen wurden, sind ohne Durchführung eines Ermittlungsverfahren von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesenen Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Verkehrsleistungen (§ 17b Abs. 2) als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen.

(5) Vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 17 Abs. 2a) können von den Antragstellern innerhalb eines Monats unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

(6) Vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Europakonzession gelten als Anträge um Erteilung der

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Verkehrsgenehmigung.

(7) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx bereits Eisenbahnverkehrsleistungen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erbringen und dies auch künftig beabsichtigen, können im Antrag um Erteilung der Verkehrsgenehmigung auf bestehende Unterlagen verweisen, soweit diese dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bereits vorliegen.

(8) Bis zum Ablauf des 15. März 2008 gilt § 57 Z 4 mit der Maßgabe, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr 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.

(9) Das zweite Hauptstück des achten Teiles dieses Bundesgesetz ist auf die unter § 104 Z 1 fallenden Hauptbahnen, Nebenbahnen oder Teile derselben, für die bereits zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des zweiten Hauptstückes des achten Teiles in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx notwendige eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen oder Genehmigungen erteilt worden sind, sowie auf die unter § 104 Z 2 fallenden Fahrbetriebsmittel, für die zu diesem Zeitpunkt eine notwendige eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilt worden ist, nicht anzuwenden; das gilt nicht für genehmigungspflichtige Veränderungen nach dem vorgenannten Zeitpunkt.

ABSCHNITT IX.**Vollziehung.****Vollziehung**

§ 113. ...

§ 134. ...

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 114. (1) bis (4) ...

§ 135. (1) bis (4) ...

(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125 Abs. 1, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem Inkraft-Treten der §§ 17a bis 17g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../20.. tritt die

**Geltende Fassung****Vorgeschlagene Fassung**

Europakonventionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.

Artikel 2**Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes**

§ 3. Z 1 bis 4 ...

5. die Besorgung ... helfen.

§ 3. Z 1 bis 4 ...

5. die Besorgung ... helfen,

6. nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6 Teil des Eisenbahngesetzes 1957 und

7. die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957.

Inkrafttreten

§ 13. (1) ... § 1, § 3 Z 4 und 5 sowie § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 166/1999 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft; § 2 samt Überschrift und § 3 Z 2 und 3 treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft. ...

(2) ...

§ 13. (1) ... § 1, § 3 Z 4 und 5 sowie § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 166/1999 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft; § 2 samt Überschrift, § 3 Z 2 und 3 sowie Artikel III des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 81/1999 treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft. ...

(2) ...

(3) § 3 Z 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx tritt einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx folgenden Monatsersten in Kraft.