

Gesamte Rechtsvorschrift für Eisenbahngesetz 1957, Fassung vom 14.01.2014

Langtitel

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

StF: BGBl. Nr. 60/1957 (NR: GP VIII RV 103 AB 189 S. 25. BR: S. 123.)

Änderung

BGBl. Nr. 113/1963 (NR: GP X RV 47 AB 64 S. 12. BR: S. 202.)
 BGBl. Nr. 20/1970 (NR: GP XI RV 1437 AB 1465 S. 167. BR: S. 286.)
 BGBl. Nr. 274/1971 (NR: GP XII IA 53/A AB 479 S. 50. BR: S. 303.)
 BGBl. Nr. 422/1975 (VfGH)
 BGBl. Nr. 305/1976 (NR: GP XIV RV 189 AB 259 S. 27. BR: AB 1529 S. 352.)
 BGBl. Nr. 452/1992 (NR: GP XVIII RV 295 AB 558 S. 76 BR: AB 4309 S. 557.)
 BGBl. Nr. 899/1993 (NR: GP XVIII IA 604/A AB 1255 S. 139. BR: AB 4673 S. 577.)
 BGBl. Nr. 201/1996 (NR: GP XX RV 72 und Zu 72 AB 95 S. 16. BR: 5161, 5162, 5163, 5164 und 5165 AB 5166 S. 612.)
 BGBl. I Nr. 15/1998 (NR: GP XX RV 948 AB 1038 S. 105. BR: AB 5588 S. 633.)
 [CELEX-Nr.: 391L0440, 395L0018, 395L0019]
 BGBl. I Nr. 166/1999 (NR: GP XX RV 1835 AB 2045 S. 180. BR: AB 6045 S. 657.)
 BGBl. I Nr. 151/2001 (NR: GP XXI AB 886 S. 83. BR: 6489 AB 6497 S. 682.)
 BGBl. I Nr. 67/2002 (NR: GP XXI RV 960 AB 1058 S. 97. BR: AB 6621 S. 686.)
 [CELEX-Nr.: 396L0048]
 BGBl. I Nr. 103/2003 (NR: GP XXII RV 204 AB 246 S. 34. BR: AB 6883 S. 702.)
 [CELEX-Nr.: 32000L0009]
 BGBl. I Nr. 38/2004 (NR: GP XXII RV 349 AB 426 S. 56. BR: AB 7031 S. 707.)
 [CELEX-Nr.: 32001L0012, 32001L0013, 32001L0014, 32001L0016]
 BGBl. I Nr. 106/2004 (NR: GP XXII IA 423/A AB 580 S. 71. BR: AB 7113 S. 712.)
 BGBl. I Nr. 151/2004 (NR: GP XXII RV 643 AB 723 S. 89. BR: 7156 AB 7164 S. 717.)
 BGBl. I Nr. 123/2005 (NR: GP XXII RV 681 AB 1108 S. 122. BR: AB 7386 S. 725.)
 [CELEX-Nr.: 31994L0056, 32003L0042, 32004L0049]
 BGBl. I Nr. 163/2005 (NR: GP XXII RV 1192 AB 1230 S. 132. BR: AB 7455 S. 729.)
 BGBl. I Nr. 125/2006 (NR: GP XXII RV 1412 AB 1501 S. 150. Einspr. d. BR: 1625 AB 1627 S. 160. BR: 7605 S. 736.)
 BGBl. I Nr. 95/2009 (NR: GP XXIV RV 227 AB 299 S. 32. BR: AB 8173 S. 774.)
 BGBl. I Nr. 25/2010 (NR: GP XXIV RV 576 AB 642 S. 57. BR: 8288 AB 8293 S. 783.)
 [CELEX-Nr.: 32007L0059]
 BGBl. I Nr. 124/2011 (NR: GP XXIV RV 1506 AB 1584 S. 135. BR: AB 8627 S. 803.)
 [CELEX-Nr.: 32003L0105, 32008L0057, 32008L0110, 32009L0149, 32011L0018]
 BGBl. I Nr. 35/2012 (NR: GP XXIV RV 1685 AB 1708 S. 148. BR: 8686 AB 8688 S. 806.)
 BGBl. I Nr. 50/2012 (NR: GP XXIV RV 1726 AB 1757 S. 153. BR: AB 8715 S. 808.)
 BGBl. I Nr. 40/2013 (NR: GP XXIV RV 2110 AB 2118 S. 188. BR: 8884 AB 8897 S. 817.)
 BGBl. I Nr. 96/2013 (NR: GP XXIV RV 2194 AB 2352 S. 203. BR: 8972 AB 8987 S. 821.)
 BGBl. I Nr. 205/2013 (VfGH)

Präambel/Promulgationsklausel

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Begriffsbestimmungen

- § 1. Eisenbahnen
- § 1a. Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- § 1b. Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 1c. Integrierte Eisenbahnunternehmen

- § 1d. Internationale Gruppierung
- § 1e. Stadt- und Vorortverkehr
- § 1f. Regionalverkehr
- § 1g. Internationaler Güterverkehr
- § 1h. Grenzüberschreitender Personenverkehr
- § 2. Öffentliche Eisenbahnen
- § 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen
- § 4. Hauptbahnen, Nebenbahnen
- § 5. Straßenbahnen
- § 7. Anschlussbahnen
- § 8. Materialbahnen
- § 9. Gemeinsame Sicherheitsmethoden
- § 9a. Gemeinsame Sicherheitsziele
- § 9b. Stand der Technik
- § 10. Eisenbahnanlagen
- § 10a. Schieneninfrastruktur

2. Teil: Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

- § 11. Entscheidung über Vorfragen
- § 12. Behördenzuständigkeit
- § 13. Behördenaufgaben
- § 13a. Jahresbericht
- § 13b. Sicherheitsempfehlungen

3. Teil: Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

1. Hauptstück: Konzession

- § 14. Erforderlichkeit der Konzession
- § 14a. Konzessionsverfahren
- § 14b. Betriebseröffnungsfrist, Konzessionsdauer
- § 14c. Erwerb einer Eisenbahn
- § 14d. Verlängerung der Konzessionsdauer
- § 14e. Konzessionsentziehung
- § 14f. Erlöschen der Konzession

2. Hauptstück: Verkehrsgenehmigung

- § 15. Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung
- § 15a. Unterlagen zum Antrag
- § 15b. Voraussetzungen
- § 15c. Zuverlässigkeit
- § 15d. Finanzielle Leistungsfähigkeit
- § 15e. Fachliche Eignung
- § 15f. Entscheidungspflicht
- § 15g. Verkehrseröffnungsfrist
- § 15h. Überprüfungen
- § 15i. Entziehung, Einschränkung
- § 15j. Mitteilungspflichten
- § 15k. Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

3. Hauptstück: Verkehrskonzession

- § 16. Erforderlichkeit der Verkehrskonzession
- § 16a. Unterlagen zum Antrag
- § 16b. Voraussetzungen
- § 16c. Verkehrseröffnungsfrist
- § 16d. Überprüfungen
- § 16e. Entziehung, Einschränkung
- § 16f. Erlöschen der Verkehrskonzession

4. Hauptstück: Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

- § 17. Erforderlichkeit der Genehmigung
- § 17a. Genehmigungsverfahren
- § 17b. Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

5. Hauptstück: Rechte des Eisenbahnunternehmens

- § 18. Bau- und Betriebsrechte
- § 18a. Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung
- § 18b. Enteignungsrecht
- § 18c. Duldungsrechte
- § 18d. Schienenersatzverkehr

6. Hauptstück: Pflichten des Eisenbahnunternehmens

- § 19. Vorkehrungen
- § 19a. Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen
- § 19b. Einstellung aus Sicherheitsgründen
- § 19c. Meldepflicht bei Unfällen und Störungen
- § 20. Verkehrsanlagen, Wasserläufe
- § 20a. Einfriedungen, Schutzbauten
- § 21. Betriebsleiter
- § 21a. Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete
- § 21b. Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges
- § 21c. Qualifizierte Tätigkeiten
- § 22. Tarif, Fahrplan
- § 22a. Tarife samt Bedingungen
- § 22b. Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control GmbH
- § 23. Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif
- § 24. Gemeinwirtschaftliche Leistungen
- § 25. Genehmigungspflichtige Rechtsakte
- § 26. Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens
- § 27. Erleichterungen
- § 28. Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit
- § 29. Auflassung einer Eisenbahn
- § 30. Eisenbahnaufsichtsorgane
- § 30a. Vorhandensein gefährlicher Stoffe

7. Hauptstück: Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt: Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

- § 31. Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
- § 31a. Antrag
- § 31b. Bauentwurf
- § 31c. Mündliche Verhandlung
- § 31d. Berührte Interessen
- § 31e. Parteien
- § 31f. Genehmigungsvoraussetzungen
- § 31g. Bauausführungsfrist
- § 31h. Höchstgerichtliche Aufhebung eines Baugenehmigungsbescheides

2. Abschnitt: Bauartgenehmigung

1. Unterabschnitt: Schienenfahrzeuge

- § 32. Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung
- § 32a. Antrag
- § 32b. Genehmigungsvoraussetzungen
- § 32c. Berechtigungen
- § 32d. Befristung in der Bauartgenehmigung
- § 32e. Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

2. Unterabschnitt: Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen

- § 33. Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung
- § 33a. Antrag
- § 33b. Genehmigungsvoraussetzungen
- § 33c. Befristung in der Bauartgenehmigung

3. Abschnitt: Betriebsbewilligung

- § 34. Erforderlichkeit der Betriebsbewilligung

- § 34a. Verbindung mit anderen Genehmigungen
- § 34b. Antrag
- § 35. Erteilung der Betriebsbewilligung

4. Abschnitt: Genehmigungsfreie Vorhaben

- § 36.

8. Hauptstück: Sicherheitsbescheinigung

- § 37. Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung
- § 37a. Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens
- § 37b. Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen
- § 37c. Entzug von Sicherheitsbescheinigungen
- § 37d. Mitteilungspflichten

9. Hauptstück: Sicherheitsgenehmigung

- § 38. Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung
- § 38a. Nachweis getroffener Vorkehrungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
- § 38b. Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung
- § 38c. Entzug der Sicherheitsgenehmigung
- § 38d. Mitteilungspflichten

10. Hauptstück: Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht

- § 39. Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems
- § 39a. Zweck des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39b. Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39c. Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39d. Sicherheitsbericht

11. Hauptstück: Sonstiges

- § 40. Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete
- § 40a. Vorarbeiten
- § 40b. Einlösungsrecht des Bundes
- § 41. Ausländische Rechtsakte

3a. Teil: Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen

1. Hauptstück: Anrainerbestimmungen

- § 42. Bauverbotsbereich
- § 43. Gefährdungsbereich
- § 43a. Feuerbereich
- § 44. Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes
- § 45. Beseitigung eingetretener Gefährdungen

2. Hauptstück: Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

- § 46. Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen
- § 47. Betreten hierfür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen
- § 47a. Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge
- § 47b. Bahnbenützer

3. Hauptstück: Sonstiges

- § 47c. Schutzvorschriften

4. Teil: Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück: Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

- § 48. Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

2. Hauptstück: Schienengleiche Eisenbahnübergänge

- § 49. Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung
- § 50. Bildverarbeitende technische Einrichtungen

5. Teil: Verknüpfung von Schienenbahnen

- § 53a. Anschluss und Mitbenützung
- § 53b. Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

- § 53c. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission
- § 53d. Vorlage von Verträgen
- § 53e. Zwangsmaßnahmen
- § 53f. Wettbewerbsaufsicht

6. Teil: Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück: Allgemeines

- § 54. Zweck
- § 55. Trennungsmaßnahmen

2. Hauptstück: Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen

1. Abschnitt: Allgemeines

- § 56. Zugang zur Schieneninfrastruktur
- § 57. Zugangsberechtigte
- § 57a. Anforderungen an Zugangsberechtigte
- § 57b. Bedienungsverbot im grenzüberschreitenden Personenverkehr
- § 58. Sonstige Leistungen
- § 59. Schienennetz-Nutzungsbedingungen
- § 59a. Allgemeine Geschäftsbedingungen
- § 59b. Reservierungskosten
- § 60. Entziehung von Zugtrassen
- § 62. Zuweisungsstelle

2. Abschnitt: Zuweisung von Zugtrassen

- § 63. Zuweisungsgrundsätze
- § 64. Rahmenregelung
- § 64a. Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen
- § 65. Netzfahrplanerstellung
- § 65a. Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung
- § 65b. Koordinierungsverfahren
- § 65c. Überlastete Schieneninfrastruktur
- § 65d. Kapazitätsanalyse
- § 65e. Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität
- § 66. Sondermaßnahmen bei Störungen

3. Abschnitt: Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

- § 67. Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte
- § 68. Festsetzung der Benützungsentgelte
- § 68a. Verhandlungen über die Höhe des Benützungsentgeltes
- § 69. Einhebung der Benützungsentgelte
- § 70. Sonstige Entgelte

4. Abschnitt: Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

- § 70a. Rechtsform
- § 71. Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren
- § 72. Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle
- § 73. Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 73a. Vorlage von Verträgen und Urkunden
- § 74. Wettbewerbsaufsicht
- § 74a. Auskunftspflichten
- § 75. Zwangsmaßnahmen

6a. Teil: Zugang auf anderen Eisenbahnen

- § 75a. Zugangsberechtigte auf anderen Eisenbahnen
- § 75b. Freiwillig eingeräumter Zugang

6b. Teil: Schulungseinrichtungen

- § 75c. Zugang zu Schulungseinrichtungen
- § 75d. Prüfung, Zeugnisse
- § 75e. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

7. Teil: Regulierungsbehörden

1. Hauptstück: Schienen-Control GmbH

- § 76. Gründung der Schienen-Control GmbH
- § 77. Aufgaben der Schienen-Control GmbH
- § 78. Verfahrensvorschrift
- § 78a. Schlichtungsstelle
- § 78b. Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission
- § 78c. Tätigkeitsbericht
- § 79. Aufsicht
- § 80. Aufwand der Schienen-Control GmbH

2. Hauptstück: Schienen-Control Kommission

- § 81. Einrichtung der Schienen-Control Kommission
- § 82. Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission
- § 83. Beschlussfassung und Geschäftsordnung
- § 84. Verfahrensvorschrift
- § 85. Kosten und Entschädigung der Mitglieder

8. Teil: Interoperabilität

1. Hauptstück: Anwendungsbereich

- § 86.

2. Hauptstück: Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt: Allgemeines

- § 87. Zweck
- § 88. Interoperabilität
- § 89. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- § 90. Umrüstung
- § 91. Erneuerung
- § 92. Benannte Stellen
- § 93. Grundlegende Anforderungen
- § 94. Bereitstellung von Daten

2. Abschnitt: Interoperabilitätskomponenten

- § 95. Begriffsbestimmung
- § 96. In-Verkehr-Bringen
- § 97. Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit
- § 98. EG-Erklärung
- § 99. Unrichtige EG-Erklärung

3. Abschnitt: Teilsysteme

- § 100. Begriffsbestimmung
- § 101. Erfüllung der grundlegenden Anforderungen
- § 102. Nichtanwendbarkeit der TSI
- § 103. EG-Prüferklärung
- § 104. EG-Prüfung
- § 105. Sonderbestimmung für die Erteilung der Betriebsbewilligung

4. Abschnitt: Schienenfahrzeuge

- § 106. Sonderbestimmung für das Bauartgenehmigungsverfahren
- § 107. Unterrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur
- § 108. Europäische Fahrzeugnummer
- § 109. Eintragung in das Einstellungsregister

3. Hauptstück: Infrastrukturregister

- § 110. Inhalt des Registers
- § 111. Veröffentlichung des Registers

4. Hauptstück: Einstellungsregister

- § 112. Errichtung, Führung und Aktualisierung
- § 113. Inhalt

- § 114. Eintragungsverfahren
- § 115. Auskunft über Daten und Angaben

5. Hauptstück: Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

- § 116. Halter
- § 117. Instandhaltungsstelle
- § 118. Zuständigmachung einer Instandhaltungsstelle
- § 119. Aufgabe einer Instandhaltungsstelle
- § 120. Einrichtung eines Instandhaltungssystems
- § 121. Zertifizierung des Instandhaltungssystems
- § 122. Sonderbestimmungen für Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

9. Teil: Triebfahrzeugführer

1. Hauptstück: Allgemeines

- § 124. Triebfahrzeugführer
- § 125. Anwendungsbereich
- § 126. Voraussetzung zum Führen eines Triebfahrzeuges
- § 127. Ausländische Fahrerlaubnisse

2. Hauptstück: Fahrerlaubnis

- § 128. Wesen der Fahrerlaubnis
- § 129. Voraussetzungen
- § 130. Zuständigkeit
- § 131. Antragsunterlagen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis
- § 132. Physische Eignung
- § 133. Arbeitspsychologische Eignung
- § 134. Allgemeine Fachkenntnisse
- § 135. Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Fahrerlaubnis
- § 136. Erneuerung der Fahrerlaubnis
- § 137. Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis
- § 138. Aktualisierung der Fahrerlaubnis
- § 139. Überprüfungen
- § 140. Entzug und Aussetzung der Fahrerlaubnis

3. Hauptstück: Bescheinigung

- § 141. Ausweis der Triebfahrzeuge und Eisenbahnen
- § 142. Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung
- § 143. Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Bescheinigung
- § 144. Verfahren
- § 145. Fachkenntnisse, Sprachkenntnisse
- § 146. Überprüfungen
- § 147. Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses

4. Hauptstück: Sachverständige

- § 148. Bestellung sachverständiger Prüfer
- § 149. Verzeichnis der sachverständigen Prüfer
- § 150. Begutachtungsbefugnis

5. Hauptstück: Ausbildung

- § 151. Ausbildungsmethode
- § 152. Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung
- § 153. Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung
- § 154. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission
- § 155. Ersatz der Ausbildungskosten

6. Hauptstück: Fahrerlaubnis-Register

- § 156. Errichtung und Führung
- § 157. Inhalt
- § 158. Auskunft über Daten und Angaben

7. Hauptstück: Bescheinigungs-Register

- § 159. Errichtung und Führung

- § 160. Inhalt
- § 161. Auskunft über Daten und Angaben

10. Teil: Schlussbestimmungen

1. Hauptstück: Strafen, Verwalterbestellung

- § 162.
- § 163.
- § 164.
- § 165.
- § 166.
- § 167.
- § 168.

2. Hauptstück: Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen

- § 169. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften
- § 170. Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft
- § 171. Verweisungen
- § 172. Personenbezogene Bezeichnungen

3. Hauptstück: Übergangsbestimmungen, Vollziehung, Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- § 173. Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957
- § 174. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 38/2004
- § 175. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006
- § 176. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010
- § 176a. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013
- § 177. Vollziehung
- § 178. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Text

1. Teil Begriffsbestimmungen Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

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

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.

Integrierte Eisenbahnunternehmen

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

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

Internationale Gruppierung

§ 1d. Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Staaten liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen diesen Staaten. Diese Staaten können Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder die Schweizerische Eidgenossenschaft sein.

Stadt- und Vorortverkehr

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

Regionalverkehr

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

Internationaler Güterverkehr

§ 1g. Internationaler Güterverkehr ist jener Verkehr, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Schienenfahrzeuge mindestens eine Grenze überqueren.

Grenzüberschreitender Personenverkehr

§ 1h. Grenzüberschreitender Personenverkehr ist jener Verkehr, bei dem Personen mit einem Zug, der mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert, befördert werden und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in den verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist; der Zug kann zusammengesetzt und/oder getrennt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Ursprungs- und Zielorte haben, sofern alle Schienenfahrzeuge mindestens eine Grenze überqueren.

Öffentliche Eisenbahnen

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

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

Hauptbahnen, Nebenbahnen

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

1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;
2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr - zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.

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

Straßenbahnen

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

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

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

(3) Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

Anschlussbahnen

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

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

Materialbahnen

§ 8. (1) Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlussbahnen sind.

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

Gemeinsame Sicherheitsmethoden

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

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

Gemeinsame Sicherheitsziele

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

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

Stand der Technik

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

Eisenbahnanlagen

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

Schieneninfrastruktur

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

2. Teil

Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

Entscheidung über Vorfragen

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

- a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn (§ 1) oder
- b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
- c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 17b Abs. 2) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 17b Abs. 3) oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder
- e) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18c erfolgen würde,

so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

Behördenzuständigkeit

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

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

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

1. alle Angelegenheiten der Nebenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht vernetzten Nebenbahnen;
2. alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich des Verkehrs auf Straßenbahnen;
3. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder Straßenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn oder Straßenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dem Verkehr auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen;
4. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen, jedoch nicht zum Betrieb auf Hauptbahnen bestimmt sind; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
5. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
6. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die sowohl Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch nicht-öffentliche Eisenbahnen, jedoch nicht Hauptbahnen betreiben.
7. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich Neben- oder Straßenbahnen betreiben.“

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

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, § 21a Abs. 3, § 25 und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) die Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
3. folgende Angelegenheiten von nicht vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
4. folgende Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen:
 - a) Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und § 21a Abs. 3;
 - b) für die in den §§ 13 Abs. 2, 19a, 19b Abs. 2, 21 Abs. 8, 22 Abs. 4 und 7, 26, 27 und 30 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten;
5. folgende Angelegenheiten von solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben:
 - a) Ausstellung, Neuausstellung und der Entzug von Sicherheitsgenehmigungen;
 - b) Mitteilung gemäß § 38d;
 - c) Vorlage des Sicherheitsberichtes gemäß § 39d;
6. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
7. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die

sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;

8. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
9. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb einer Hauptbahn hinaus auch Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben;
10. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen hinaus auch Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 42 und 43.
4. (*Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004*)

Behördenaufgaben

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

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

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann

1. zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens behandelt werden oder
2. zu den Sitzungen der Organe einer Gesellschaft, die mit mindestens 50 vH am Stamm-, Grund- oder Eigenkapital eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens beteiligt ist, wenn diese Sitzungen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Gegenstand haben,

einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Entsendung eines Staatskommissärs eine Vergütung zu entrichten, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf das Ausmaß der Tätigkeit des Staatskommissärs und der jeweiligen Schieneninfrastruktur durch Bescheid festzusetzen ist.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen für die auf Grund der Behördenzuständigkeit gemäß § 12 und gemäß dem 8. und dem 9. Teil durchzuführenden Verwaltungsverfahren durch Verordnung kostenträgerpflichtige Tatbestände und die Höhe der Kostenbeiträge festzulegen. Bei der Ermittlung der Höhe der Kostenbeiträge ist das Kostendeckungsprinzip sowie die Höhe bestehender Abgaben und Gebühren zu beachten.

Jahresbericht

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

(2) Der Jahresbericht hat folgende Angaben zu enthalten:

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

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

Sicherheitsempfehlungen

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

3. Teil

Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

1. Hauptstück

Konzession

Erforderlichkeit der Konzession

§ 14. (1) Eine Konzession ist erforderlich:

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

(2) Keine Konzession ist erforderlich:

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

Konzessionsverfahren

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

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. Ist eine Hauptbahn oder eine Nebenbahn, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt ist, Gegenstand des Antrages, sind im Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur darzustellen.

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

Betriebseröffnungsfrist, Konzessionsdauer

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

Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

Erwerb einer Eisenbahn

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

Verlängerung der Konzessionsdauer

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

Konzessionsentziehung

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

Erlöschen der Konzession

§ 14f. Die Konzession erlischt:

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

2. Hauptstück

Verkehrsgenehmigung

Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung

§ 15. Natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich bedürfen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf in Österreich liegenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen und in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einer Verkehrsgenehmigung.

Unterlagen zum Antrag

§ 15a. Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Mit dem Antrag sind vorzulegen:

1. Angaben über die Art der angestrebten Eisenbahnverkehrsleistung (Güterverkehr/Personenverkehr);
2. falls der Antragsteller im Firmenbuch eingetragen ist, ein Auszug aus dem Firmenbuch, der nicht älter als drei Monate ist;
3. eine Strafreregisterbescheinigung für den Antragsteller; falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Strafreregisterbescheinigung für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten;
4. eine Erklärung des Antragstellers oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Erklärung seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, dass gegen sie noch kein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen im § 15c Z 3 angeführter Verstöße ergangen ist;
5. eine Erklärung des Antragstellers, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden;
6. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;

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

Voraussetzungen

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

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

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

Zuverlässigkeit

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

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

- b) gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
- c) gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz erlassen worden ist.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

§ 15d. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers ist erfüllt, wenn er voraussichtlich seine derzeitigen und künftigen vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können und keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

Fachliche Eignung

§ 15e. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung des Antragstellers ist erfüllt, wenn er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und über die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung verfügt.

Entscheidungspflicht

§ 15f. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist verpflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.

Verkehrseröffnungsfrist

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

Überprüfungen

§ 15h. (1) Zur Überprüfung, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung vorliegen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren wiederkehrend, erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Verkehrseröffnung, von sich aus und vor Ablauf der Fünfjahresfrist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen.

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

Entziehung, Einschränkung

§ 15i. (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sofern die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

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

Mitteilungspflichten

§ 15j. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erteilung, die Entziehung oder die Einschränkung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(2) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel darüber bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2004/49/EG

nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

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

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

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 15k. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

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

3. Hauptstück

Verkehrskonzession

Erforderlichkeit der Verkehrskonzession

§ 16. Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich auf Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen durch natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich genügt, wenn nicht schon die Berechtigung zur Erbringung dieser Art von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Grund einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, eine Verkehrskonzession:

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

Unterlagen zum Antrag

§ 16a. Die Erteilung einer Verkehrskonzession ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Im Antrag ist der örtliche Bereich, in dem Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht werden sollen, darzustellen; beizugeben sind die im § 15a angeführten Angaben und Unterlagen.

Voraussetzungen

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

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
 2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers;
 3. fachliche Eignung (§ 15e) des Antragstellers;
 4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.
- (2) Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrskonzession vorliegen.

Verkehrseröffnungsfrist

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

Überprüfungen

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

Entziehung, Einschränkung

§ 16e. § 15i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Des Weiteren gilt § 15j Abs. 3.

Erlöschen der Verkehrskonzession

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

4. Hauptstück

Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

Erforderlichkeit der Genehmigung

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

Genehmigungsverfahren

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

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

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

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

Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

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

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

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

(4) In dem Verfahren, in dem über die Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn zu entscheiden ist, bedarf es keiner Ermittlung darüber, ob die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht, wenn die nicht-öffentliche Eisenbahn noch bis ein Jahr vor Antragstellung eine öffentliche Eisenbahn war.

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

5. Hauptstück

Rechte des Eisenbahnunternehmens

Bau- und Betriebsrechte

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

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

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

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

Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung

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

Enteignungsrecht

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

Duldungsrechte

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

Schienenersatzverkehr

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

6. Hauptstück

Pflichten des Eisenbahnunternehmens

Vorkehrungen

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

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

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des

Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

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

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

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

Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

§ 19a. (1) Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des § 39c verfügen, haben durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung, Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete oder durch im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes, in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

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

Einstellung aus Sicherheitsgründen

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

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

Meldepflicht bei Unfällen und Störungen

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

Verkehrsanlagen, Wasserläufe

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

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

Einfriedungen, Schutzbauten

§ 20a. Zwischen der Eisenbahn und ihrer Umgebung sind vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten Einfriedungen oder Schutzbauten herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Ob dieses Erfordernis vorliegt, wird im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren festgestellt. Erweist sich später eine Abweichung vom bestehenden Zustand als erforderlich, so hat die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Erneuerung zu tragen, wer sie verursacht hat. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

Betriebsleiter

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

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

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

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

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

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

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

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

Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete

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

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

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

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

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

Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges

§ 21b. (1) Das selbständige Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges auf Eisenbahnen in einem durch Medikamente, Alkohol oder Suchtmittel sowie durch Krankheit beeinträchtigten Zustand oder in einer hierfür sonst nicht geeigneten körperlichen oder geistigen Verfassung ist verboten.

(2) Während des selbständigen Bedienens und Führens eines Triebfahrzeuges auf Eisenbahnen ist die Einnahme von Alkohol, Suchtmittel oder die körperliche und geistige Verfassung beeinträchtigenden Medikamenten verboten.

Qualifizierte Tätigkeiten

§ 21c. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung

1. Kategorien von Tätigkeiten festlegen, welche die Sicherheit des Betriebes einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und des Verkehrs auf solchen Eisenbahnen gewährleisten, und welche im Hinblick auf die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen von Eisenbahnbediensteten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens erst nach erfolgter Ausbildung durch ein solches

Eisenbahnunternehmen oder durch den Betreiber einer Schulungseinrichtung ausgeführt werden dürfen, wenn in einem oder mehreren, von sachverständigen Prüfern ausgestellten Zeugnissen dokumentiert ist, dass der Eisenbahnbedienstete über die für diese Tätigkeiten erforderliche Eignung verfügt,

2. die Erfordernisse für die erforderliche Eignung festlegen,
3. festlegen, welchen Voraussetzungen der Betrieb einer Schulungseinrichtung hinsichtlich der Qualifikation des Ausbildungspersonals, der Ausbildungsmethode, des Ausbildungsinhaltes, der Ausbildungsunterlagen und der für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen entsprechen muss,
4. festlegen, wie die Teilnahme an der Ausbildung zu dokumentieren ist,
5. festlegen, welche Voraussetzungen vor der Ausstellung eines Zeugnisses durch sachverständige Prüfer vorliegen müssen,
6. festlegen, ob für Bedienstete, für die Zeugnisse vorliegen, in denen die für die Tätigkeit erforderliche Eignung dokumentiert ist, zusätzlich eine Bescheinigung auszustellen ist sowie Inhalt und äußere Merkmale einer solchen Bescheinigung festlegen,
7. Zeitabstände festlegen, innerhalb der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu prüfen oder prüfen zu lassen ist, ob die Eisenbahnbediensteten noch über die für die Ausführung der Tätigkeiten erforderliche Eignung verfügen, sowie die Art und Weise dieser Prüfung bestimmen,
8. die Eintragung derartiger Eisenbahnbediensteter in ein Register anordnen und die Ausgestaltung dieser Register, die Erteilung von Auskünften über die in diesen Registern enthaltenen Angaben und Daten und die Voraussetzungen für das Löschen von Registereintragungen regeln.

(2) Wer ein Register gemäß Abs. 1 Z 8 führt, hat Vorkehrungen zu treffen, dass auf begründete schriftliche Anfrage

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. einem ins Register eingetragenen Eisenbahnbediensteten im Hinblick auf seine Person,
3. Eisenbahnunternehmen, wenn der in das Register eingetragene Eisenbahnbedienstete für eine Tätigkeit, die mit Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegt worden ist, eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person, oder
4. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen notwendig ist, im Hinblick auf die an den Vorfällen beteiligten, in das Register eingetragenen Eisenbahnbediensteten, wenn sie Tätigkeiten ausgeübt haben, die mit Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegt worden sind,

schriftliche Auskunft über die im Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Personen, die zuverlässig und für die jeweilige Begutachtung besonders geeignet sind, auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu sachverständigen Prüfern zu bestellen. Eine ein- und mehrmalige Wiederbestellung eines Sachverständigen ist zulässig. Die Behörde hat ein Verzeichnis der bestellten sachverständigen Prüfer zu führen und im Internet bereitzustellen.

(4) Der Betrieb einer Schulungseinrichtung zur Vermittlung der erforderlichen Eignung für diejenigen Kategorien von Tätigkeiten, die in einer Verordnung nach Abs. 1 Z 1 festgelegt sind, bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, die zu erteilen ist, wenn qualifiziertes Ausbildungspersonal, die Ausbildungsmethode, der Ausbildungsinhalt, die Ausbildungsunterlagen und die für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen die Vermittlung einer solchen Eignung gewährleisten.

Tarif, Fahrplan

§ 22. (1) Ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, hat diesen bedarfsgerecht und wirtschaftlich zumutbar auf Grund von Tarifen und Fahrplänen anzubieten. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Fahrpläne auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes zu erstellen. Im Übrigen sind auf Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- oder Nebenbahnen erbringen, die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes anzuwenden.

(2) Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringen, haben die Tarife und Fahrpläne unter Einbeziehung der

durchgehenden Verbindungen gemäß § 23 rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

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

(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 25/2010)

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

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

(7) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 25/2010)

Tarife samt Bedingungen

§ 22a. Die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen haben die Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen insbesondere gemäß dem Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetz (EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013, und der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 14, zu enthalten.

Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control GmbH

§ 22b. (1) Die Eisenbahnunternehmen haben die Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen vor deren Veröffentlichung der Schienen-Control GmbH bekannt zu geben.

(2) Jene Beförderungsbedingungen, die durch die Schienen-Control Kommission nach § 78b für unwirksam erklärt wurden, sind von den Eisenbahnunternehmen binnen einer angemessenen Frist vor der Veröffentlichung der Schienen-Control GmbH bekannt zu geben. Die Schienen-Control GmbH hat diese Beförderungsbedingungen der Schienen-Control Kommission unverzüglich vorzulegen. Nach deren Vorlage durch die Schienen-Control GmbH hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen innerhalb von zehn Wochen festzustellen, ob diese gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen.

(3) Die Bekanntgaben gemäß Abs. 1 und Abs. 2 haben nach den von der Schienen-Control GmbH vorgegebenen Modalitäten zu erfolgen.

(4) Die Pflichten gemäß Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 treffen auch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bezüglich der im jeweiligen Verkehrsverbund geltenden Tarife.

Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif

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

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

§ 24. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 1, richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376.

Genehmigungspflichtige Rechtsakte

§ 25. Die Veräußerung oder Verpachtung einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn, die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sowie die sonstige Überlassung des

ganzen oder eines Teiles der Abwicklung des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder auf Teilen einer öffentlichen Eisenbahn bedarf bei sonstiger Nichtigkeit dieser Rechtsakte der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens

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

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

Erleichterungen

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

Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

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

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

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

(4) Vor der Bewilligung einer dauernden Einstellung des Betriebes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Weiterführung ist nachzuweisen, dass Bemühungen des antragstellenden Eisenbahnunternehmens zum Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben. Die Erfolglosigkeit der Bemühungen ist anhand der Ergebnisse einer zumindest drei Monate dauernden öffentlichen Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote zu belegen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(5) *(Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)*

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

Auflassung einer Eisenbahn

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten

Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der im Abs. 2 angeführten Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

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

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

(4) Die dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder der dauernd betriebseingestellte Teil einer Eisenbahn gelten als aufgelassen, wenn der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn diese entsprechend seiner Anzeige, und falls die Behörde eine Verfügung gemäß Abs. 2 erlassen hat auch entsprechend dieser Verfügung, aufgelassen hat und die Behörde dies bescheidmäßig festgestellt hat. Mit dem Eintritt der Rechtskraft dieses Feststellungsbescheides ist die Auflassung beendet und erlischt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die aufgelassene Eisenbahn oder für den aufgelassenen Teil einer Eisenbahn.

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

Eisenbahnaufsichtsorgane

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

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

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

Vorhandensein gefährlicher Stoffe

§ 30a. (1) Sind in einem Betrieb die in Anlage 5 der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194, genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden, sind die §§ 84a Abs. 4, 84b, 84c Abs. 1 bis 2a und Abs. 3 bis 11, 84d Abs. 1 bis 9, 84e, § 366 Abs. 1 Einleitungssatz in Verbindung mit Z 7 und § 367 Einleitungssatz in Verbindung mit Z 55, 56 und 57 GewO 1994 sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass

1. unter der in §§ 84c Abs. 3, 84d Abs. 2 Z 2 und 84d Abs. 5a GewO 1994 angeführten Behörde die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, und unter der in allen anderen Fällen angeführten Behörde die Bezirksverwaltungsbehörde zu verstehen sind,
2. unter Betriebsinhaber das Eisenbahnunternehmen zu verstehen ist, und
3. unter technischer Anlage nur eine solche zu verstehen ist, für die
 - a) eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung vorliegt oder erforderlich ist oder
 - b) für die ausschließlich aufgrund des § 36 Abs. 1 keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich ist.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 gelten nicht:

1. für die außerhalb eines Betriebes erfolgende Beförderung gefährlicher Stoffe mit einem Schienenfahrzeug auf der Eisenbahn;
2. für die außerhalb eines Betriebes erfolgende zeitlich begrenzte Zwischenlagerung gefährlicher Stoffe auf der Eisenbahn, wenn diese Zwischenlagerung im Zusammenhang mit einer Beförderung auf der Eisenbahn erfolgt;
3. für die außerhalb eines Betriebes in einer für solche Zwecke vorgesehenen Eisenbahnanlage erfolgende Beladung eines Schienenfahrzeuges mit gefährlichen Stoffen, erfolgende Entladung gefährlicher Stoffe aus einem Schienenfahrzeug, erfolgende Umladung gefährlicher Stoffe von einem Schienenfahrzeug auf ein anderes Fahrzeug oder erfolgende Umladung gefährlicher Stoffe von einem Fahrzeug auf ein Schienenfahrzeug.

(3) Die Anforderungen des Abs. 1 sind keine Voraussetzungen für die Erteilung von Genehmigungen und Bewilligungen nach diesem Gesetzesteil.

7. Hauptstück

Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

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

Antrag

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

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

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

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

Bauentwurf

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

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

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

Mündliche Verhandlung

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

Berührte Interessen

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

Parteien

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

Genehmigungsvoraussetzungen

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

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

größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

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

Bauausführungsfrist

§ 31g. In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Höchstgerichtliche Aufhebung eines Baugenehmigungsbescheides

§ 31h. (1) Wird ein Baugenehmigungsbescheid vom Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof aufgehoben, so darf die betreffende Eisenbahn, Eisenbahnanlage oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung bis zur Rechtskraft des Ersatzbescheides, längstens jedoch ein Jahr, im Rahmen des aufgehobenen Baugenehmigungsbescheides weiter gebaut oder verändert sowie betrieben werden, falls im letzteren Falle für die gebaute oder veränderte Eisenbahn, Eisenbahnanlage oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung bereits die Betriebsbewilligung erteilt wurde.

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Verfassungsgerichtshof oder Verwaltungsgerichtshof einer Beschwerde, die zur Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides geführt hat, die aufschiebende Wirkung zuerkannt hat.

2. Abschnitt

Bauartgenehmigung

1. Unterabschnitt

Schienenfahrzeuge

Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung

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

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

1. internationalen einheitlichen Baumustern entsprechen, und
2. die in einem anderen Staat behördlich oder in einer sonst in diesem Staat zulässigen Form zugelassen sind.

Antrag

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

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

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

(4) Dem Antrag um Erteilung der Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines Nostalgieschienenfahrzeuges sind für den Fall, dass dieses Schienenfahrzeug nicht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages entspricht, die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zu

diesem Zeitpunkt die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

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

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

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

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 32b. (1) Die Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn ein in Betrieb zu nehmendes Schienenfahrzeug oder ein in Betrieb zu nehmendes, verändertes Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, entspricht.

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

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

Berechtigungen

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

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

Befristung in der Bauartgenehmigung

§ 32d. In der Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist festzusetzen, innerhalb der Schienenfahrzeuge, veränderte Schienenfahrzeuge oder gebrauchte ausländische Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung entsprechend in Betrieb genommen werden dürfen. Sofern in der Zwischenzeit keine Änderung des Standes der Technik eingetreten ist, hat die Behörde auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist für einen solchen Zeitraum zu verlängern, innerhalb dessen keine maßgebliche Änderung des Standes der Technik zu erwarten ist.

Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

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

2. Unterabschnitt

Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen

Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung

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

Antrag

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

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

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

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

Genehmigungsvoraussetzungen

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

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

Befristung in der Bauartgenehmigung

§ 33c. In der Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist festzusetzen, innerhalb der eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen der Bauartgenehmigung

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

3. Abschnitt

Betriebsbewilligung

Erforderlichkeit der Betriebsbewilligung

§ 34. (1) Die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

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

Verbindung mit anderen Genehmigungen

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

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

Antrag

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

Erteilung der Betriebsbewilligung

§ 35. (1) Die Behörde hat die beantragte Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, veränderte Eisenbahnanlage, nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen zu erteilen, wenn diese Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

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

4. Abschnitt

Genehmigungsfreie Vorhaben

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

1. bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen;
2. bei Veränderungen eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen und für die Inbetriebnahme von veränderten Schienenfahrzeugen, soweit die Veränderungen keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung führenden Arbeiten bedingen;
3. für die Inbetriebnahme von Kleinstfahrzeugen mit Schienenfahrwerk sowie Zweivegefahrzeugen, die ausschließlich in Bereichen eingesetzt werden, die für den sonstigen Verkehr auf der Eisenbahn gesperrt sind;
4. bei Abtragungen.

Voraussetzung ist, dass diese Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z 1, 2 und 4 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden. Derartige Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen sind dem Stand der Technik entsprechend auszuführen. Vom Stand der Technik sind Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung näher bezeichnen, für welche der in Abs. 1 Z 1 bis 4 angeführten Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen jedenfalls bei Einhaltung der im Abs. 1 angeführten Voraussetzung keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung erforderlich ist.

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

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

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

1. außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehrs stattfindende Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen;
2. Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, die für den Export bestimmt sind und für die keine Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt werden soll;
3. Überstellungsfahrten eines Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn, auf der es genehmigungsgemäß nicht betrieben werden darf;
4. Überstellungsfahrten eines ausländischen Schienenfahrzeuges im Transit durch Österreich;
5. Interessenten- und Demonstrationsfahrten mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
6. Ausbildungsfahrten für Eisenbahnbedienstete mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;

7. vereinzelt stattfindende Sonderfahrten für einen begrenzten Teilnehmerkreis zur Vorstellung ausländischer Schienenfahrzeuge im Rahmen des geplanten Überganges der Verfügungsberechtigung;
8. vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen, deren Verfügungsberechtigte ihren Hauptwohnsitz (Sitz) in einem anderen Staat haben und diese Schienenfahrzeuge in diesem Staat behördlich zugelassen sind, zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

8. Hauptstück

Sicherheitsbescheinigung

Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung

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

1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Sicherheitsbescheinigung – Teil A und eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B erforderlich, die sich auf die Art der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung und die Eisenbahn beziehen muss, auf der dieser Zugang ausgeübt wird und
2. für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft neben einer in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigung – Teil A eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B erforderlich, die sich auf die Art der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung und die Eisenbahn beziehen muss, auf der dieser Zugang ausgeübt wird.

Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens

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

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

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

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

(4) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie alle Änderungen des für die erteilte Genehmigung entscheidungsrelevanten Sachverhaltes,

insbesondere die Einführung neuer Kategorien von Eisenbahnbediensteten und den Einsatz anderer Schienenfahrzeugarten, bekannt zu geben. Diesfalls sind die gemäß Abs. 1 getroffenen Vorkehrungen zu aktualisieren und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen.

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

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

Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

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

1. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich auf Antrag eine als Sicherheitsbescheinigung – Teil A bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems unter Anführung des Zertifikates beurkundet ist und
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine als Sicherheitsbescheinigung – Teil B bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Genehmigung der Vorkehrungen gemäß § 37a unter Anführung des Bescheides, der Art der Eisenbahnverkehrsleistung und der Eisenbahn, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, beurkundet ist.

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

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

Entzug von Sicherheitsbescheinigungen

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

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

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 1 zu melden. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 2 lit. b) zu melden.

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

Mitteilungspflichten

§ 37d. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung – Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzugs der Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder der Sicherheitsbescheinigung – Teil B, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuausgestellten Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B und der von einer solchen erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Sind die Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder die Sicherheitsbescheinigung – Teil B mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B der ausländischen Behörde mitzuteilen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung – Teil A ausgestellt hat.

9. Hauptstück

Sicherheitsgenehmigung

Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung

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

Nachweis getroffener Vorkehrungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

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

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

Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung

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

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

Entzug der Sicherheitsgenehmigung

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

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

Mitteilungspflichten

§ 38d. Die Behörde hat der Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsgenehmigung unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzuges der Sicherheitsgenehmigung, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuausgestellten Sicherheitsgenehmigung und der davon erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Ist die

Sicherheitsgenehmigung mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

10. Hauptstück

Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht

Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems

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

1. die Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele;
2. die Erfüllung der in Verordnungen nach § 19 festgelegten grundlegenden Anforderungen und der in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität festgelegten Sicherheitsanforderungen;
3. die Anwendung der einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

Zweck des Sicherheitsmanagementsystems

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

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

Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems

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

1. eine Sicherheitsordnung, die von zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten genehmigt und den Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausführen, mitgeteilt wird;
2. die Unternehmensorganisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die zur Erreichung dieses Zieles erstellten Pläne und Verfahren;
3. Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter technischer oder betrieblicher Normen oder anderer Vorgaben, die in Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, in einschlägigen Bundesgesetzen oder in Verordnungen, die auf Grund von Bundesgesetzen ergangen sind, oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsbescheiden festgelegt sind sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass diese Normen oder anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des verwendeten Materials und während der gesamten Dauer des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn erfüllt werden;
4. Verfahren und Methoden für die Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material Risiken für Eisenbahnanlagen, den Betrieb der Eisenbahn, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder dem Verkehr auf der Eisenbahn ergeben;
5. Schulungsprogramme für Eisenbahnbedienstete, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen oder des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation dieser Eisenbahnbediensteten aufrecht erhalten wird und deren Tätigkeiten dieser Qualifikation entsprechend ausgeführt werden;

6. Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Unternehmensorganisation und gegebenenfalls zwischen Unternehmensorganisationen, die dieselbe Schieneninfrastruktur nutzen;
7. Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
8. Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden;
9. Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;
10. Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

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

Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems

§ 39c. Das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem ist von einer gemäß dem Bundesgesetz über die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen (Akkreditierungsgesetz 2012 – AkkG 2012), BGBl. I Nr. 28/2012, entsprechend akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle zertifizieren zu lassen. Aus dem Zertifikat hat ersichtlich zu sein, dass das Sicherheitsmanagementsystem den §§ 39a und 39b sowie unionsrechtlich vorgegebenen Kriterien entspricht und geeignet ist, die im § 39 angeführten Ziele zu erreichen. Das Zertifikat ist für eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren, gerechnet ab dem Datum seiner Ausstellung, zu befristen. Das Zertifikat ist der Behörde vorzulegen.

Sicherheitsbericht

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

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

11. Hauptstück

Sonstiges

Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete

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

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

1. die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer Universität oder Fachhochschule;
2. die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem inländischen Eisenbahnunternehmen, das zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigt ist, in der Dauer von

mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll, wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft und mit gleichwertigem Sicherheitsstandard gleichgehalten werden;

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

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

(4) Personen, die in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt werden, dürfen Prüfungen gemäß § 19a nur dann durchführen,

1. wenn sie in einem Zeitraum von weniger als fünf Jahren vor Durchführung der Prüfung in das Verzeichnis eingetragen wurden oder
2. wenn in einem Zeitraum von weniger als fünf Jahren vor Durchführung der Prüfung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachgewiesen wurde, dass diese Personen noch die Voraussetzungen für ihre Führung in diesem Verzeichnis erfüllen; wurde der Nachweis erbracht, ist dies vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestätigen.

(5) Den Personen, die in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt werden, gleichzuhalten sind:

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

Vorarbeiten

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

(2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen Liegenschaften mindestens vier Wochen vorher vom beabsichtigten Beginn der Vorarbeiten nachweislich zu verständigen.

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

Einlösungsrecht des Bundes

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

Ausländische Rechtsakte

§ 41. In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag mit Bescheid der

Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt. Demgemäß gleichzuhaltende oder mit Bescheid anerkannte ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte ersetzen die inhaltlich entsprechenden nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstigen Rechtsakte.

3a. Teil

Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

1. Hauptstück

Anrainerbestimmungen

Bauverbotsbereich

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

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

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

Gefährdungsbereich

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

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

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

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

Feuerbereich

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

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

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

Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

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

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

herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Beseitigung eingetretener Gefährdungen

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

2. Hauptstück

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen

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

Betreten hiefür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen

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

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

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

(4) Werden Personen, die zum Betreten von Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb eines Schienenfahrzeuges getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Eisenbahnbediensteten ergibt. Eisenbahnbedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens - für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

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

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

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

Bahnbenützer

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

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

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

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

3. Hauptstück

Sonstiges

Schutzvorschriften

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

4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;
2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder
2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

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

2. Hauptstück

Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

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

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

Bildverarbeitende technische Einrichtungen

§ 50. (1) Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer entgegen einer Verordnung nach § 49 Abs. 3 im Bereich von schienengleichen Eisenbahnübergängen durch Verkehrsteilnehmer begangenen

1. Missachtung eines von einer Sicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens, oder
2. Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit

dürfen Bezirksverwaltungsbehörden, im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, die Landespolizeidirektion, zwecks verwaltungsstrafrechtlicher Ahndung solcher Zuwiderhandlungen gegen eine Verordnung nach § 49 Abs. 3 bildverarbeitende technische Einrichtungen, im Falle der Z 2 solche, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann (punktuelle Geschwindigkeitsmessung), verwenden. Diese technischen Einrichtungen umfassen jeweils alle Anlagenteile, die diesem Zweck dienen.

(2) Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind, mittels Einrichtungen gemäß Abs. 1 ist jeweils auf den Fall einer festgestellten Missachtung eines Rotlichtzeichens oder jeweils auf den Fall einer festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu beschränken. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen, die keine Verwaltungsübertretung begangen haben, technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind die Daten dieser Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

(3) Gemäß Abs. 1 ermittelte Daten dürfen ausschließlich für die Identifizierung des Fahrzeuges oder des Verkehrsteilnehmers verwendet werden, und zwar ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen Missachtung eines Rotlichtzeichens oder einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

(4) Ob im Bereich eines schienengleichen Eisenbahnüberganges für die automationsunterstützte Feststellung einer der im Abs. 1 genannten Verwaltungsübertretungen von einem zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen eine bildverarbeitende technische Einrichtung einzurichten ist, haben die im Abs. 1 angeführten Bezirksverwaltungsbehörden und Landespolizeidirektionen im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Die eingerichteten bildverarbeitenden technischen Einrichtungen sind diesen Behörden zur Verwendung zugänglich zu machen. Die Träger der Straßenbaulast sind zur kostenlosen Duldung der Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen oder Anlagenteilen solcher bildverarbeitender technischer Einrichtungen auf Straßengrund verpflichtet.

5. Teil

Verknüpfung von Schienenbahnen

Anschluss und Mitbenützung

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

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

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

Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

§ 53b. Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Anschluss oder Mitbenützung zu prüfen und Verhandlungen zu führen. Die Entscheidung über das Begehren hat entweder in der im § 53a Abs. 3 vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

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

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

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

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

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

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

Vorlage von Verträgen

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

Zwangmaßnahmen

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

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

Wettbewerbsaufsicht

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

1. einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenützung einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
2. diskriminierende Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

6. Teil Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück

Allgemeines

Zweck

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

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

Trennungsmaßnahmen

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

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

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

2. Hauptstück

Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen

1. Abschnitt

Allgemeines

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung – Teil A und eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B vorzulegen haben.

Zugangsberechtigte

§ 57. Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in

der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;

4. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

Anforderungen an Zugangsberechtigte

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

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

Bedienungsverbot im grenzüberschreitenden Personenverkehr

§ 57b. (1) Das mit dem Zugangsrecht zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr verbundene Recht eines im § 57 Z 2 angeführten Zugangsberechtigten, österreichische Bahnhöfe oder Haltestellen zu bedienen, ist für diejenigen Bahnhöfe oder Haltestellen, die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrs befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Personenverkehr auf Grundlage eines Vertrages erfolgt, insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als in einem Feststellungsverfahren mit Bescheid festgestellt worden ist, dass ansonsten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen Vertrages gefährdet wäre.

(2) Zuständig für die Feststellung, ob die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet, ist die Schienen-Control Kommission. Berechtigt zur Einbringung eines Antrages auf Feststellung ist jede Partei des Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Vertragspartei hat dem Antrag alle für die Entscheidung über den Antrag erforderlichen Unterlagen beizulegen. Dem Zugangsberechtigten kommt im Feststellungsverfahren Parteistellung zu.

(3) Ob durch die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr auf den Eisenbahnen oder Teilen derselben, auf denen diese Bahnhöfe oder Haltestellen liegen, gefährdet würde und ob aus dem Grunde das Zugangsrecht ausgenommen oder einzuschränken ist, ist anhand einer von der Schienen-Control Kommission oder einem von dieser Beauftragten zu erstellenden Marktanalyse zu ermitteln und in einem Feststellungsbescheid festzustellen. Im Feststellungsbescheid ist weiters auszusprechen, ab welchem Zeitpunkt eine erneute Feststellung beantragt werden darf. Die Schienen-Control Kommission hat die allgemeinen Kriterien, die sie einer derartigen Ermittlung zugrunde legt, von vornherein und einen erlassenen Feststellungsbescheid anonymisiert auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

Sonstige Leistungen

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

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

(2) Falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, letztere nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den

Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus ihre folgenden Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen:

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete, die für die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen verantwortlich sind und deren Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;
2. die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Häfen, von Vershubbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen;
3. die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die im Folgenden aufgezählten Zusatzleistungen an und bietet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb an, so sind diese Zusatzleistungen sämtlichen Zugangsberechtigten, die dies begehren, zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zur Verfügung zu stellen:

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

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

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

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

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

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schiennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die 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 zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Schieneninfrastruktur;
 - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
 - a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;

- b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;
 - c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs. 2 bis 4 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;
 - d) jeweilige Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; des Weiteren sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
- a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
 - b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
 - c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
 - e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und
 - g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

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

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

Allgemeine Geschäftsbedingungen

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

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

Reservierungskosten

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

Entziehung von Zugtrassen

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

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

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

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

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

2. Abschnitt

Zuweisung von Zugtrassen

Zuweisungsgrundsätze

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

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

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

Rahmenregelung

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

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

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

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

(5) Rahmenregelungen sollen auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Rahmenregelungen sind der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab ihrer Erstellung von der Zuweisungsstelle vorzulegen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind gegenüber der Schienen-

Control GmbH zu rechtfertigen; dafür sind gleichzeitig mit deren Vorlage Angaben über die der Rahmenregelung als Motiv zugrunde liegenden geschäftlichen Verträge, besonderen Investitionen oder Risiken zu machen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem in Verbindung mit vertraglichen Verpflichtungen, sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

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

Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

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

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

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

Netzfahrplanerstellung

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

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

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

(4) Zugangsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control GmbH davon zu unterrichten. Ist die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Personenverkehr auf der vom Begehren betroffenen Eisenbahn oder Teilen derselben durch Vertrag geregelt, hat die Schienen-Control GmbH ihrerseits die Parteien des Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens zu unterrichten.

(5) 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.

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

(7) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Zugangsberechtigten, die die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen, sofern ihren Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im

Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen. Der Schienen-Control GmbH ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

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

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

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

Überlastete Schieneninfrastruktur

§ 65c. (1) In den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der 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 Leistungen in den Hauptverkehrszeiten 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 Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen;

Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

(4) Die in Bezug auf überlastete Schieneninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und 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 Eisenbahnverkehrsleistungen und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung

von Eisenbahnverkehrsleistungen, die zeitliche Verlagerung von Eisenbahnverkehrsleistungen, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen der Schieneninfrastruktur.

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

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

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

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

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

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

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

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

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

Sondermaßnahmen bei Störungen

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

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

3. Abschnitt

Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte

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

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

(3) Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Schieneninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer

erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höherer Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zugrunde gelegt werden.

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

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

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

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

Festsetzung der Benützungsentgelte

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

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

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

Verhandlungen über die Höhe des Benützungsentgeltes

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

Einhebung der Benützungsentgelte

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

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

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

Sonstige Entgelte

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

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 hat die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des 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 bleiben, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

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

4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

Rechtsform

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

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

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

(4) Schriftliche Verträge nach Abs. 1 und 2 unterliegen nicht den Rechtsgeschäftsgebühren nach dem Gebührengesetz 1957.

Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren

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

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

(3) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der

Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens zehn Arbeitstage nach dessen Abschluss 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.

(4) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen ab 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.

(5) Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind von der Zuweisungsstelle und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber 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.

(6) Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind von der Zuweisungsstelle und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden, wenn diese im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das nicht bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, gestellt werden. 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.

(7) Bei der Entscheidung über Begehren auf die Zuweisung von Zugtrassen, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-hoc-Begehren), und bei der Entscheidung über damit im Zusammenhang stehende Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, sind die Begehren, die zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben notwendig sind, vorrangig zu berücksichtigen; das betrifft insbesondere Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die für einen Einsatz des Bundesheeres oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt werden.

Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten

1. über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
2. über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, gestellt wird, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
3. über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss und

4. über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle

nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben.

(1a) Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und wahlweise

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

zu enthalten.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde, im Falle der Anforderung von für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Angaben innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Vorlage dieser Angaben mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

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

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

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

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

Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 73. (1) Wird das an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monat, falls das Begehren

im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen gestellt wird, das nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde, im Falle der Anforderung von für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Angaben innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen dieser Angaben mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

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

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

Vorlage von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung der Schienen-Control GmbH vorzulegen. Die abgeschlossenen Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen sind im Falle des § 62 Abs. 3 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

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

Wettbewerbsaufsicht

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

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und hinsichtlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder

3. diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

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

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

Zwangmaßnahmen

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

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

6a. Teil

Zugang auf anderen Eisenbahnen

Zugangsberechtigte auf anderen Eisenbahnen

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

(2) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen von einer öffentlichen Eisenbahn zu einer Anschlussbahn oder von einer Anschlussbahn zu einer öffentlichen Eisenbahn auf Grund der Anlageverhältnisse nur über hiefür notwendige Eisenbahnanlagen anderer Eisenbahnunternehmen erfolgen, so haben die diese Eisenbahnanlagen betreibenden Eisenbahnunternehmen dem die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der öffentlichen Eisenbahn berechtigt sind, Zugang zu diesen Eisenbahnanlagen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Durchgangsverkehr diskriminierungsfrei einzuräumen.

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

sind allenfalls bestehende vertragliche Regelungen für die Benützung der Strecke oder des Streckenteiles zu berücksichtigen, wenn sie der Erreichung des Regulierungszweckes nicht entgegenstehen.

Freiwillig eingeräumter Zugang

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

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

6b. Teil

Schulungseinrichtungen

Zugang zu Schulungseinrichtungen

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

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

Prüfung, Zeugnisse

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

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

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

(2) Der Betreiber der Schulungseinrichtung, an den das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Betreibers der Schulungseinrichtung und des Zugangsberechneten zu Schulungseinrichtungen nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der der Zugang zu Schulungseinrichtungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den beehrten Zugang zur Schulungseinrichtung stattzugeben; in diesem Fall hat der vom Zugangsberechneten beehrte Zugang zu Schulungseinrichtungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über die

Schulung der Eisenbahnbediensteten ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

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

7. Teil Regulierungsbehörden

1. Hauptstück Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 726 728 Euro gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma "Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung" (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dafür Sorge zu tragen, dass dem Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Das Stammkapital für die Gründung der Gesellschaft ist beim bundesfinanzgesetzlichen Ansatz 1/65133 im Jahr 1999 zu budgetieren.

Aufgaben der Schienen-Control GmbH

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 3., 5., 6. und 7. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (insbesondere §§ 26, 53e, 65b, 68a, 75, 78a und 78c) folgende Aufgaben:

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

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

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben mit Bescheid Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen.

(6) Die Organe und die Bediensteten der Schienen-Control GmbH sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Verfahrensvorschrift

§ 78. (1) Die Schienen-Control GmbH wendet im Verwaltungsverfahren das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991, an, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Zuständig, über eine Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control GmbH und wegen Verletzung ihrer Entscheidungspflicht zu erkennen, ist das Bundesverwaltungsgericht.

(3) Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH, die gemäß § 75 und, soweit ein Zusammenhang mit dieser Bestimmung besteht, auch gemäß § 77 Abs. 3 erlassen wurden, haben abweichend vom § 13 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013, keine aufschiebende Wirkung. Das Bundesverwaltungsgericht kann jedoch die aufschiebende Wirkung der Beschwerde mit Beschluss zuerkennen, wenn nach Abwägung aller berührten Interessen mit dem Vollzug des Bescheides oder mit der Ausübung der mit dem Bescheid eingeräumten Berechtigung für den Beschwerdeführer ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden verbunden wäre und der Beschwerdeführer die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde in der Beschwerde beantragt hat. Diesfalls hat die Schienen-Control GmbH dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die beantragte Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control GmbH, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeverentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

(4) Neue Tatsachen oder Beweise können in einer Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control GmbH, der gemäß § 75 und, soweit ein Zusammenhang mit dieser Bestimmung besteht, auch gemäß § 77 Abs. 3 erlassen wurde, nur insofern vorgebracht werden, als sie der Beschwerdeführer im Verwaltungsverfahren nicht vorbringen konnte.

Schlichtungsstelle

§ 78a. (1) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden können Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Kunden Beschwerden, welche die Beförderung von Fahrgästen, Reisegepäck oder Gütern auf Hauptbahnen und Nebenbahnen betreffen und die mit einem Eisenbahnunternehmen oder mit einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, sofern sie im Zusammenhang mit der Erbringung derartiger Eisenbahnverkehrsleistungen stehen, nicht befriedigend gelöst worden sind, der Schienen-Control GmbH vorlegen. Die Schienen-Control GmbH hat die von Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen vorgelegten Beschwerden jedenfalls und die von Kunden vorgelegten Beschwerden von grundsätzlicher Bedeutung oder überdurchschnittlicher Häufung gleich gelagerter Beschwerden zu behandeln.

(2) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden können Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Fahrgäste Beschwerden wegen behaupteter Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes und wegen behaupteter rechtswidriger Regelungen in den Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen (§ 22a) bei der Schienen-Control GmbH erheben.

(3) Die Schienen-Control GmbH hat sich sowohl zu Beschwerden gemäß Abs. 1 als auch zu Beschwerden gemäß Abs. 2 um eine einvernehmliche Lösung zwischen den Beteiligten zu bemühen. Ansonsten hat sie den Beteiligten ihre Ansicht mitzuteilen und kann eine Empfehlung, die nicht verbindlich und nicht anfechtbar ist, zur Regelung der Angelegenheit abgeben. Die Schienen-Control GmbH hat in einer Richtlinie eine Verfahrensweise gemäß Abs. 1 und Abs. 2 festzulegen und auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. Betroffene Unternehmen haben mitzuwirken und nach Anforderung durch die Schienen-Control GmbH alle zur Beurteilung des beschwerderelevanten Sachverhaltes erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen.

(4) Die Schienen-Control GmbH hat die Schienen-Control Kommission über gemäß Abs. 2 behandelte und die Entschädigungsbedingungen betreffende Beschwerdefälle zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreisentschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen aussprechen, dass die Empfehlung der Schienen-Control GmbH wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes für verbindlich erklärt wird.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat über die Kundenzufriedenheit im Eisenbahnbereich im Allgemeinen und über die anhängig gemachten Beschwerden im Besonderen jährlich einen Bericht zu erstellen. Der Bericht ist in geeigneter Weise, jedenfalls auf ihrer Internetseite, zu veröffentlichen.

Eisenbahnunternehmen haben der Schienen-Control GmbH auf deren Verlangen Auskünfte über die Kundenzufriedenheit zu erteilen, sofern entsprechende Daten oder Informationen darüber vorhanden sind.

Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission

§ 78b. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen.

(2) Die Schienen-Control Kommission hat bei der Unwirksamkeitserklärung gleichzeitig auszusprechen, ab welchem Zeitpunkt welche Bestimmungen neu zu regeln sind. Zugleich mit der gänzlichen oder teilweisen Unwirksamkeitserklärung hat die Schienen-Control Kommission dem Eisenbahnunternehmen oder der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zu untersagen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu verwenden und sich auf sie zu berufen. Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen.

Tätigkeitsbericht

§ 78c. Die Schienen-Control GmbH hat jährlich einen Tätigkeitsbericht über ihre im jeweiligen Kalenderjahr in Wahrnehmung aller ihrer Aufgaben gemäß § 77 Eisenbahngesetz durchgeführten Tätigkeiten und deren Ergebnisse, insbesondere die Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres zu erstellen. Der Bericht ist in geeigneter Weise zu veröffentlichen und vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Nationalrat vorzulegen.

Aufsicht

§ 79. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl. Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH begründete Weisungen in schriftlicher Form erteilen.

(3) Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

Aufwand der Schienen-Control GmbH

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

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

2. Hauptstück

Schienen-Control Kommission

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 22a, 53c, 53f, 57b, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 72, 73, 74, 75a Abs. 3, 75e, 78b und 154). In den Angelegenheiten der §§ 53e Abs. 2, 75 Abs. 2, 77 Abs. 3 und 80 Abs. 1 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5 und 68 AVG. Zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben ist sie berechtigt, mit Bescheid Anordnungen zu erlassen.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen einerseits des den Vorsitz führenden Mitgliedes oder des an seine Stelle tretenden Ersatzmitgliedes oder andererseits des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes oder des an seine Stelle tretenden Ersatzmitgliedes gebunden.

(4) Die Schienen-Control Kommission ist verpflichtet, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf dessen Verlangen über alle Gegenstände ihrer Geschäftsführung zu unterrichten. Würde durch eine verlangte Unterrichtung ein Eingriff in die Rechtsprechung der Schienen-Control Kommission resultieren, kann sie von der Schienen-Control Kommission verweigert werden.

Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied haben dem Richterstand anzugehören; sie sind vom Bundesminister für Justiz zu bestellen. Die übrigen Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder haben Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens zu sein; sie sind über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung zu bestellen.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

1. Mitglieder der Bundesregierung oder einer Landesregierung sowie Staatssekretäre;
2. Personen, die in einem rechtlichen oder faktischen Naheverhältnis zu jenen stehen, die eine Tätigkeit der Schienen-Control Kommission in Anspruch nehmen;
3. Personen, die zum Nationalrat nicht wählbar sind.

(3) Die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission sind für eine Amtsdauer von fünf Jahren zu bestellen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestelldauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestelldauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes eines Mitgliedes oder Ersatzmitgliedes;
2. wegen Ablaufes der Bestelldauer eines Mitgliedes oder Ersatzmitgliedes;
3. wegen Verzichts eines Mitgliedes oder Ersatzmitgliedes;
4. für ein Mitglied mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
5. für ein Ersatzmitglied mit der Feststellung der Mitglieder, dass das Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
6. für ein Mitglied mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
7. für ein Ersatzmitglied mit der Feststellung der Mitglieder, dass das Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
8. für das richterliche Mitglied und das richterliche Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

(5) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Beschlussfassung und Geschäftsordnung

§ 83. (1) Das richterliche Mitglied, bei dessen Verhinderung das an seine Stelle tretende Ersatzmitglied, führt in der Schienen-Control Kommission den Vorsitz. Die Teilnahme von Ersatzmitgliedern an Sitzungen der Schienen-Control Kommission ist auch dann zulässig, wenn diese nicht an die Stelle eines Mitgliedes treten.

(2) Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefasst; Stimmenthaltung ist unzulässig.

(3) Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluss der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können.

(4) Die Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

Verfahrensvorschrift

§ 84. (1) Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG anzuwenden.

(2) Zuständig, über eine Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission und wegen Verletzung ihrer Entscheidungspflicht zu erkennen, ist das Bundesverwaltungsgericht.

(3) Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 72, 73, 74 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassenen wurden, haben abweichend vom § 13 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013, keine aufschiebende Wirkung. Das Bundesverwaltungsgericht kann jedoch die aufschiebende Wirkung der Beschwerde mit Beschluss zuerkennen, wenn nach Abwägung aller berührten Interessen mit dem Vollzug des Bescheides oder mit der Ausübung der mit dem Bescheid eingeräumten Berechtigung für den Beschwerdeführer ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden verbunden wäre und der Beschwerdeführer die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde in der Beschwerde beantragt hat. Diesfalls hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die beantragte Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

(4) Neue Tatsachen oder Beweise können in einer Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission, der gemäß §§ 72, 73, 74 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassen wurde, nur insofern vorgebracht werden, als sie der Beschwerdeführer im Verwaltungsverfahren nicht vorbringen konnte.

(5) § 34 Abs. 1 erster Satz VwGVG ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 72 und 73 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassen wurden, ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber zwei Monate nach deren Einlangen zu entscheiden ist.

(6) Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet über Beschwerden in jenen Fällen, in denen die Schienen-Control Kommission belangte Behörde ist, durch Senate.

Kosten und Entschädigung der Mitglieder

§ 85. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld festlegen.

8. Teil

Interoperabilität

1. Hauptstück

Anwendungsbereich

§ 86. (1) Dieser Gesetzesteil ist auf die zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörigen Hauptbahnen, vernetzten Nebenbahnen und Anschlussbahnen zu oder von Güterterminals und Häfen

sowie auf die Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen, anzuwenden.

(2) Dieser Gesetzesteil ist nicht anzuwenden auf:

1. Teilsysteme und die Erweiterung von Teilsystemen solcher vernetzter Nebenbahnen, die nicht in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ausgewiesen sind, und
 - a) die funktional von Hauptbahnen oder anderen Nebenbahnen getrennt sind und bis einschließlich zum Stichtag 1. September 2011 funktional getrennt waren und auf denen nur Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbracht werden dürfen und zum Stichtag 1. September 2011 erbracht werden durften, oder
 - b) die nach den Verhältnissen ihrer Eisenbahnanlagen und ihrer eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen vornehmlich für eine Betriebsführung zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ausgelegt sind und bis einschließlich zum Stichtag 1. September 2011 ausgelegt waren,

in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen;
2. Teilsysteme vernetzter Nebenbahnen, die nicht in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ausgewiesen sind, und
 - a) die funktional von Hauptbahnen oder anderen Nebenbahnen getrennt sind und erst nach Ablauf des Stichtages 1. September 2011 funktional getrennt waren und auf denen nur Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbracht werden dürfen und erst nach Ablauf des Stichtages 1. September 2011 erbracht werden durften, oder
 - b) die nach den Verhältnissen ihrer Eisenbahnanlagen und ihrer eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen vornehmlich für eine Betriebsführung zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ausgelegt sind und erst nach Ablauf des Stichtages 1. September 2011 ausgelegt waren,

in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen, wenn die Erfüllung der für diese Teilsysteme erlassenen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität eine wirtschaftlich oder betrieblich unzumutbare Änderung oder Anpassung bereits bestehender Teilsysteme notwendig machen würde und die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann;
3. Teilsysteme, insbesondere Schienenfahrzeuge, und Interoperabilitätskomponenten, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 1 und 2 eingesetzt werden;
4. Schienenfahrzeuge, die ausschließlich lokal, innerhalb bestimmter von Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktional getrennter Betriebsbereiche eingesetzt werden;
5. Nostalgieschienenfahrzeuge.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann, wenn dies im Interesse einer Vollziehung nach gleichförmigen Kriterien geboten erscheint, durch Verordnung vernetzte Nebenbahnen gemäß Abs. 2 bezeichnen.

2. Hauptstück

Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt

Allgemeines

Zweck

§ 87. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Interoperabilität

§ 88. Unter Interoperabilität versteht man die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für die dazu gehörenden Eisenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 89. 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 und die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten.

Umrüstung

§ 90. Unter Umrüstung versteht man umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder von Teilen desselben, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

Erneuerung

§ 91. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teiles davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird.

Benannte Stellen

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

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012 heranzuziehende akkreditierte, gemäß Abs. 2 mitgeteilte Konformitätsbewertungsstellen oder
2. sonstige heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 28 Abs. 1 der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 17.06.2008 S 1, im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

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

Grundlegende Anforderungen

§ 93. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG angeführt sind.

Bereitstellung von Daten

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

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

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

In-Verkehr-Bringen

§ 96. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den

grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die anderwärtig oder für andere als vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfasste Schienenbahnen und Schienenfahrzeuge verwendet werden. Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(2) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung 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 in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
2. 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.

Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit

§ 97. Jede Interoperabilitätskomponente ist dem in der einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer die Konformität oder gegebenenfalls die Gebrauchstauglichkeit ausweisenden Bescheinigung zu versehen. Ersatzteile von Teilsystemen, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der einschlägigen TSI in Betrieb genommen wurden, dürfen in dieses Teilsystem auch ohne dieses Verfahren eingebaut werden.

EG-Erklärung

§ 98. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Konformitäts- oder gegebenenfalls eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

(2) Die Konformität oder gegebenenfalls die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente sind von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter beauftragt haben, wenn dies in der die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI vorgesehen ist.

(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-Konformitäts- oder keine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Konformitäts- oder die EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung 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-Konformitäts- oder einer EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Unrichtige EG-Erklärung

§ 99. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, als nicht konform oder gebrauchstauglich, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Konformitäts- oder die betreffende EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung 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

§ 100. Unter Teilsystemen versteht man die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG angeführte Unterteilung des Eisenbahnsystems.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 101. (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 oder anhand einer von der Europäischen Eisenbahngagentur veröffentlichten technischen Stellungnahme, mit der diese geändert wird, festzustellen.

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

1. eine Baugenehmigung, eine Bauartgenehmigung und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften und der gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlichten nationalen Sicherheitsvorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein jeweils aktualisiertes Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

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

Nichtanwendbarkeit der TSI

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

1. bei Vorhaben zum Neubau eines Teilsystems sowie bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme, 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 eines bestehenden Teilsystems, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Regelungen vorsieht, die mit dem bestehenden Teilsysteme unvereinbar sind;
3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit dem österreichischen Eisenbahnsystem beeinträchtigt werden würde;

4. bei Vorhaben zur raschen Wiederherstellung eines durch Unfall oder eines durch Naturkatastrophe zerstörten oder beschädigten Teilsystems, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben.

(2) In all den im Abs. 1 angeführten Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr die in Anhang IX der Richtlinie 2008/57/EG angeführten Unterlagen zu übermitteln. In den im Abs. 1 Z 2 und 3 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung, jedoch nur für eine Dauer von höchstens sechs Monaten, die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

EG-Prüferklärung

§ 103. (1) Für den Betrieb eines neuen, erneuerten oder umgerüsteten Teilsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, muss eine EG-Prüferklärung ausgestellt sein, die dem Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG zu entsprechen hat und der eine EG-Prüfung zugrundeliegt.

(2) Die EG-Prüferklärung ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastrukturregister und in dem von der Europäischen Eisenbahngesellschaft errichteten und geführten Register der Fahrzeugtypen verfügbaren Informationen zu erfolgen.

(3) 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.

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

EG-Prüfung

§ 104. Auf die EG-Prüfung ist Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG anzuwenden.

Sonderbestimmung für die Erteilung der Betriebsbewilligung

§ 105. (1) Bedingt die Neuerrichtung oder Veränderung einer Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfesten eisenbahntechnische Einrichtungen sowie ein Schienenfahrzeug, ein verändertes Schienenfahrzeug oder ein gebrauchtes ausländisches Schienenfahrzeug ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist die Betriebsbewilligung zusätzlich zu anderen Betriebsbewilligungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass der Behörde eine diesem Bundesgesetz entsprechende EG-Prüferklärung für dieses neue, erneuerte oder umgerüstete Teilsystem vorgelegt wird.

(2) Setzt die Ausstellung einer EG-Prüferklärung für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem jedoch voraus, dass vorher eine baugenehmigte Eisenbahnanlage, eine baugenehmigte nicht ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtung oder ein bauartgenehmigtes Schienenfahrzeug in Betrieb zu nehmen ist, darf die Inbetriebnahme einer solchen Eisenbahnanlage, einer solchen nicht ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtung oder eines solchen Schienenfahrzeuges auch ohne erteilte Betriebsbewilligung für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr erfolgen, wenn eine Prüfbescheinigung oder eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person vorliegt, dass der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Bauartgenehmigung entsprochen ist.

4. Abschnitt

Schienenfahrzeuge

Sonderbestimmung für das Bauartgenehmigungsverfahren

§ 106. Wenn für ein Schienenfahrzeug eine Bauartgenehmigung und in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen

Wirtschaftsraum eine der Bauartgenehmigung entsprechende Genehmigung oder Bewilligung für dieses Schienenfahrzeug beantragt ist, hat die Behörde zu versuchen, mit den anderen nationalen Sicherheitsbehörden dieser Staaten zwecks Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens und Minimierung des Verwaltungsaufwandes zusammenzuarbeiten und nach Möglichkeit aufgenommene Beweise dieser anderen nationalen Sicherheitsbehörden zu übernehmen und so zu würdigen, als ob sie die Behörde selbst aufgenommen hätte. § 32a ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Gutachten auch erst nach Einbringung des Bauartgenehmigungsantrages vorgelegt werden können und die Behörde zu bestimmen hat, welche relevanten Fachgebiete diese Gutachten zu umfassen haben.

Unterrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur

§ 107. Die Behörde hat die Europäische Eisenbahnagentur über auf neue oder veränderte Schienenfahrzeuge bezügliche Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheide zu unterrichten.

Europäische Fahrzeugnummer

§ 108. (1) Der Halter hat dafür zu sorgen, dass auf dem von ihm gehaltenen Schienenfahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer angebracht ist.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat einem Schienenfahrzeug mit der Eintragung in das Einstellungsregister eine europäische Fahrzeugnummer zuzuteilen. Wenn in den einschlägigen TSI nichts anderes bestimmt ist, ist für ein solches Schienenfahrzeug keine europäische Fahrzeugnummer zuzuteilen, sofern für ein solches schon eine europäische Fahrzeugnummer in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugeteilt wurde.

Eintragung in das Einstellungsregister

§ 109. (1) Der Halter eines von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuges hat dafür zu sorgen,

1. dass das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister eingetragen ist, und
2. dass Änderungen von Daten, die in dem für das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister angelegten Datensatz aufscheinen, in das Einstellungsregister eingetragen werden.

(2) Abs. 1 gilt nicht für solche Schienenfahrzeuge, die gemäß § 113 Abs. 2 von der Erfassung im Einstellungsregister ausgenommen sind.

(3) Der Halter hat für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem Einstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen wird.

3. Hauptstück

Infrastrukturregister

Inhalt des Registers

§ 110. (1) Für die unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles fallenden Eisenbahnen haben die Eisenbahnunternehmen ein Infrastrukturregister zu erstellen. In dem Register sind für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters hat das Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hierfür vorgeschrieben sind.

(2) Das Infrastrukturregister hat den von der Europäischen Kommission zu erlassenden Spezifikationen für seine Aufmachung, sein Format, seinen Aktualisierungsrhythmus sowie seinen Anweisungen für die Verwendung zu entsprechen.

Veröffentlichung des Registers

§ 111. Die Infrastrukturregister sind im Internet auf der Internetseite der Eisenbahnunternehmen zu veröffentlichen und in dem in den Spezifikationen gemäß § 110 Abs. 2 festgelegten Aktualisierungsrhythmus zu aktualisieren.

4. Hauptstück

Einstellungsregister

Errichtung, Führung und Aktualisierung

§ 112. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat ein Einstellungsregister zu errichten, zu führen und regelmäßig zu aktualisieren.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Weisungen zur Errichtung, Führung und regelmäßigen Aktualisierung des Einstellungsregisters erteilen.

Inhalt

§ 113. (1) Das Einstellungsregister hat den gemeinsamen Spezifikationen, die im Anhang der Entscheidung der Kommission zur Aufnahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister (2007/756/EG) dargelegt sind, zu entsprechen.

(2) Das Einstellungsregister dient der Erfassung von Schienenfahrzeugen. Soweit es gemäß der Entscheidung 2007/756/EG geboten ist, sind von der Erfassung im Einstellungsregister solche Schienenfahrzeuge ausgenommen, die schon in einem nationalen Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind.

Eintragungsverfahren

§ 114. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat zur Entscheidung über Anträge auf Eintragung von Schienenfahrzeugen in das Einstellungsregister, auf Änderung bereits erfolgter Eintragungen in das Einstellungsregister oder auf Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung im Einstellungsregister das AVG anzuwenden. Ist eine Beschwerde gegen einen von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH erlassenen Bescheid gänzlich oder teilweise berechtigt, hat das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes über die Beschwerde darin zu bestehen, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verpflichtet wird, der Beschwerde im Umfange ihrer Berechtigung zu entsprechen.

(2) Der Halter eines Schienenfahrzeuges, das im Einstellungsregister erfasst sein muss, hat dessen Eintragung im Einstellungsregister, die Eintragung von Änderung von Daten, die in dem für das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister angelegten Datensatz aufscheinen, oder die Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung aus dem Einstellungsregister zu beantragen. Der Antrag hat dem in der Entscheidung 2007/756/EG vorgegebenen Formblatt zu entsprechen und alle im Formblatt abgefragten Angaben zu enthalten. Dem Antrag ist stattzugeben, wenn die Richtigkeit der in ihm enthaltenen Angaben ermittelt worden ist. Der Antrag gilt mit der Durchführung der Eintragung, der Durchführung der Änderung der Eintragung oder der Rücknahme einer Eintragung als erledigt. Dem Antragsteller ist diesfalls ein schriftlicher Registerauszug zuzustellen. Im Falle der Zuteilung einer europäischen Fahrzeugnummer hat diese aus dem Registerauszug ersichtlich zu sein.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 115. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Vorkehrungen zu treffen, dass

1. der Behörde, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. Personen, die im Einstellungsregister als Instandhaltungsstelle eingetragen sind, im Hinblick auf die ihnen in dieser Eigenschaft zugewiesenen Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
3. Personen, die Schienenfahrzeuge im Einstellungsregister registriert haben lassen, im Hinblick auf diese Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
4. der Europäischen Eisenbahngesellschaft, wenn die Auskunftserteilung zum Zwecke der Untersuchung, wie sich die Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG in der Praxis auswirkt, erforderlich ist,
5. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
6. Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge, die auf ihren Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen,
7. Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge, die von ihnen befördert werden oder befördert werden sollen, oder
8. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf in solche Vorfälle involvierte Schienenfahrzeuge,

Auskunft über die im Einstellungsregister enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird und die datenschutzrechtliche Zulässigkeit einer solchen Auskunftserteilung gewährleistet wird.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat denjenigen Behörden eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens

über den Europäischen Wirtschaftsraum, die für ein im Einstellungsregister erfasstes Schienenfahrzeug eine der Bauartgenehmigung und der Betriebsbewilligung entsprechende Genehmigung oder Bewilligung erteilt haben, Änderungen der auf dieses Schienenfahrzeug bezüglichen Daten, die Abwrackung dieses Schienenfahrzeuges oder die beabsichtigte Entscheidung, dieses Schienenfahrzeug nicht mehr länger im Einstellungsregister erfasst sein zu lassen, unverzüglich anzuzeigen.

5. Hauptstück

Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

Halter

§ 116. (1) Halter ist, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz eines nationalen Einstellungsregisters eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen ist.

(2) Als Halter darf in das inländische Einstellungsregister nur eingetragen werden, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt oder nutzen wird und das von ihm gehaltene Schienenfahrzeug in das inländische Einstellungsregister eingetragen ist oder gleichzeitig eingetragen werden soll.

Instandhaltungsstelle

§ 117. (1) Eine Instandhaltungsstelle ist eine Stelle, die für die Instandhaltung eines in einem nationalen Einstellungsregister eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragenen Schienenfahrzeuges zuständig ist und in einem solchen Einstellungsregister in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz als solche eingetragen ist.

(2) Als Instandhaltungsstelle für die Instandhaltung eines Schienenfahrzeuges ist zuständig und kann sein:

1. der Halter für ein von ihm gehaltenes Schienenfahrzeug, solange er die Funktion einer Instandhaltungsstelle selbst wahrnimmt, oder
2. ein Dritter solange, als er gegenüber dem Halter zur Wahrnehmung der Funktion einer Instandhaltungsstelle für ein von diesem gehaltenes Schienenfahrzeug vertraglich verpflichtet ist.

Zuständigmachung einer Instandhaltungsstelle

§ 118. Ein Halter hat für ein von ihm gehaltenes Schienenfahrzeug eine Instandhaltungsstelle zuständig zu machen und diese für das betreffende Schienenfahrzeug im inländischen Einstellungsregister eintragen zu lassen, wenn das Schienenfahrzeug ins inländische Einstellungsregister eingetragen ist oder eingetragen werden soll.

Aufgabe einer Instandhaltungsstelle

§ 119. (1) Eine Instandhaltungsstelle ist für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständig.

(2) Eine Instandhaltungsstelle kann die Instandhaltung eines Schienenfahrzeuges selbst durchführen oder durch Werkstättenbetreiber durchführen lassen.

Einrichtung eines Instandhaltungssystems

§ 120. (1) Eine Instandhaltungsstelle hat ein Instandhaltungssystem einzurichten, das gewährleistet, dass sich ein Schienenfahrzeug, für dessen Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand befindet. Zu diesem Zwecke hat sie sicherzustellen, dass die Instandhaltung des Schienenfahrzeuges erfolgt:

1. auf Grund der Instandhaltungsunterlagen des Schienenfahrzeuges;
2. auf Grund von Instandhaltungsbestimmungen dieses Bundesgesetzes oder von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergangen sind;
3. auf Grund von Instandhaltungsbestimmungen im Bauartgenehmigungsbescheid oder falls eine Bauartgenehmigung nicht erforderlich ist, in Genehmigungen oder Bewilligungen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die einer Bauartgenehmigung entsprechen;
4. auf Grund von Instandhaltungsbestimmungen in den einschlägigen TSI.

(2) Die Instandhaltungsstelle hat den Halter, soweit er nicht selbst die Funktion einer Instandhaltungsstelle ausübt, zur Vorführung des von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuges innerhalb einer

Frist von acht Wochen aufzufordern, wenn Instandhaltungsmaßnahmen an dem Schienenfahrzeug gemäß der Instandhaltungsbestimmungen (Abs. 1 Z 1 bis 4) durchzuführen sind.

Zertifizierung des Instandhaltungssystems

§ 121. (1) Eine Instandhaltungsstelle für Güterwagen darf diese Tätigkeit nur ausüben, wenn sie über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, die von einer gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle auszustellen ist, verfügt, in der ausgewiesen ist, dass ihr Instandhaltungssystem für Güterwagen der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems entspricht.

(2) Eine von einer zur Durchführung von Zertifizierungen befugten Stelle mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, in der ausgewiesen ist, dass das Instandhaltungssystem für Güterwagen einer Instandhaltungsstelle der gemäß Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems entspricht, ist einer von einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle mit Sitz in Österreich ausgestellten gleichgehalten.

(3) Eine Stelle (Abs. 1 und 2) hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH den Widerruf einer von ihr ausgestellten Instandhaltungsstellen-Bescheinigung unverzüglich bekannt zu geben. Scheint die davon betroffene Instandhaltungsstelle für Güterwagen in einem für ein Schienenfahrzeug angelegten Datensatz im Einstellungsregister auf, hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Halter, die diese Stelle mit der Instandhaltung von Güterwagen beauftragt haben, davon zu unterrichten. Ist die vom Widerruf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung betroffene Instandhaltungsstelle für Güterwagen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist überdies die für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung – Teil A und einer Sicherheitsgenehmigung zuständige Behörde zu unterrichten.

Sonderbestimmungen für Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 122. (1) Ist eine vom Widerruf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung betroffene Instandhaltungsstelle für Güterwagen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, hat es einen Antrag auf Aktualisierung der Sicherheitsbescheinigung – Teil A beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Diesfalls ist eine neue Sicherheitsbescheinigung – Teil A mit aktualisiertem Inhalt auszustellen. Nach deren Zustellung hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die nicht mehr aktuelle Sicherheitsbescheinigung – Teil A unverzüglich abzuliefern.

(2) Ist eine vom Widerruf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung betroffene Instandhaltungsstelle für Güterwagen ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, hat es einen Antrag auf Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung bei der Behörde einzubringen. Diesfalls ist eine neue Sicherheitsgenehmigung mit aktualisiertem Inhalt auszustellen. Nach deren Zustellung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die nicht mehr aktuelle Sicherheitsgenehmigung unverzüglich abzuliefern.

9. Teil

Triebfahrzeugführer

1. Hauptstück

Allgemeines

Triebfahrzeugführer

§ 124. Ein Triebfahrzeugführer im Sinne dieses Gesetzesteiles ist, wer Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis ist.

Anwendungsbereich

§ 125. (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzesteiles sind diejenigen inländischen Hauptbahnen, Nebenbahnen oder Teile derselben, die in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ausgewiesen sind.

(2) Dieser Gesetzesteil regelt die Berechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen.

(3) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für das selbständige Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges innerhalb bestimmter, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktional getrennter Betriebsbereiche von Eisenbahnen, wenn das selbständige Führen und Bedienen des Triebfahrzeuges eisenbahnbetrieblichen Hilfstätigkeiten oder dem Verkehr von und zu Anschlussbahnen dient.

Voraussetzungen zum Führen eines Triebfahrzeuges

§ 126. (1) Ein Triebfahrzeug auf einer Eisenbahn darf nur selbständig führen und bedienen, wer

1. Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis ist,
2. Inhaber einer gültigen Bescheinigung ist, in der die Klasse des von ihm selbständig geführten und bedienten Triebfahrzeuges und die Eisenbahn, auf der er ein solches Triebfahrzeug selbständig führt und bedient, eingetragen ist, und
3. die Fahrerlaubnis und die Bescheinigung mit sich führt.

(2) Abweichend von Abs. 1 Z 2 darf ein Triebfahrzeugführer ein Triebfahrzeug für nachfolgende Fahrten auf solchen Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, die nicht in seiner Bescheinigung ausgewiesen sind, wenn sich das Eisenbahnunternehmen, dem er angehört, dafür entscheidet und er von einem Triebfahrzeugführer begleitet wird, in dessen Bescheinigung diese Eisenbahn ausgewiesen ist:

1. Fahrten im Zuge von Umleitungen, die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegt wurden;
2. einmalige Sonderfahrten mit historischen Triebfahrzeugen;
3. einmalige Sonderfahrten im Güterverkehr, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zustimmt;
4. Fahrten im Zuge der Auslieferung oder Vorführung von neuen Schienenfahrzeugen;
5. Ausbildungs- und Prüffahrten;
6. Fahrten zum Zwecke der Instandhaltung der Eisenbahn.

(3) Wer Inhaber einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung ist, in der ein Triebfahrzeug der Klasse B und eine Eisenbahn eingetragen sind, ist auch berechtigt, ein Triebfahrzeug der in seiner Bescheinigung eingetragenen Klasse B auf einer vernetzten Nebenbahn, die nicht in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges I des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ausgewiesen ist, selbständig zu führen und zu bedienen, sofern er über die erforderliche Streckenkenntnis verfügt.

Ausländische Fahrerlaubnisse

§ 127. In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellte, in ihren Einzelangaben aktualisierte, duplizierte oder erneuerte Fahrerlaubnisse sind inländischen gleichzuhalten, wenn der darin bezeichnete Inhaber das 20. Lebensjahr bereits vollendet hat.

2. Hauptstück

Fahrerlaubnis

Wesen der Fahrerlaubnis

§ 128. Durch die Fahrerlaubnis wird ausgewiesen, dass der darin bezeichnete Inhaber im Allgemeinen die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen erforderliche Eignung, Kenntnisse und Anforderungen erfüllt.

Voraussetzungen

§ 129. Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis sind:

1. die Vollendung des 20. Lebensjahres;
2. eine mindestens neunjährige Schulausbildung (Primar- und Sekundarstufe) sowie der erfolgreiche Abschluss einer Grundausbildung, die der Stufe 3 gemäß der Entscheidung 85/368/EWG über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften, ABl. Nr. L 199 vom 31. 07.1985 S 56, entspricht;
3. die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen;
4. die arbeitspsychologische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen;
5. allgemeine Fachkenntnisse über das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen.

Zuständigkeit

§ 130. (1) Zuständig für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis, für die Aktualisierung von Einzelangaben einer Fahrerlaubnis, für die Erneuerung einer Fahrerlaubnis oder für die Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis sowie für die Entziehung einer Fahrerlaubnis und die Aussetzung einer Fahrerlaubnis ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Diese hat im Verwaltungsverfahren das AVG anzuwenden.

(2) Sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis liegt, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, abweichend von der Zuständigkeitsregelung gemäß Abs. 1, zeitlich befristet und widerrufbar, einem dazu geeigneten Eisenbahnunternehmen auf dessen Anregung für seine Eisenbahnbediensteten mit Bescheid die Zuständigkeit für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis, für die Aktualisierung von Einzelangaben einer Fahrerlaubnis, für die Erneuerung einer Fahrerlaubnis und für die Ausstellung eines Duplikates einer Fahrerlaubnis übertragen. Das Eisenbahnunternehmen hat im Verwaltungsverfahren das AVG anzuwenden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, ob die für die Zuständigkeitsübertragung erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die Eignung des mit der übertragenen Zuständigkeit betrauten Eisenbahnunternehmens, noch gegeben sind. Weiters kann er vom Eisenbahnunternehmen die Vorlage von Unterlagen, die die ordnungsgemäße Ausübung der übertragenen Zuständigkeit dokumentieren, verlangen. Einem solchen Verlangen hat das Eisenbahnunternehmen unverzüglich zu entsprechen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Eisenbahnunternehmen Weisungen zur Ausübung ihrer Zuständigkeiten (Abs. 1 und 2) erteilen. In den Angelegenheiten gemäß Abs. 1 und 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5 und 68 AVG.

(4) *(Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 96/2013)*

Antragsunterlagen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis

§ 131. Dem Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis sind beizugeben:

1. eine Geburtsurkunde oder eine andere öffentliche Urkunde, aus der das Alter und der Geburtsort des Antragstellers ersichtlich sind;
2. eine öffentliche Urkunde zum Nachweis, dass der Antragsteller eine mindestens neunjährige Schulausbildung (Primar- und Sekundarstufe) sowie eine Grundausbildung, die der Stufe 3 gemäß der Entscheidung 85/368/EWG entspricht, erfolgreich abgeschlossen hat;
3. ein von einem Arbeitsmediziner oder einem arbeitsmedizinischen Zentrum erstelltes Gutachten, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt;
4. ein von einem klinischen Psychologen oder einem Gesundheitspsychologen (§ 150 Abs. 3) erstelltes Gutachten, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die arbeitspsychologische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt;
5. ein von einem sachverständigen Prüfer ausgestelltes Zeugnis, in dem dokumentiert ist, dass der Antragsteller über allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt.

Physische Eignung

§ 132. Der Erstellung des Gutachtens, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, sind die Ergebnisse einer ärztlichen Untersuchung, die sich zumindest auf die in Anhang II, Abschnitte 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1 der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge oder Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S 51, angeführten Punkte erstreckt, zugrunde zu legen.

Arbeitspsychologische Eignung

§ 133. Der Erstellung des Gutachtens, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die arbeitspsychologische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, sind die Ergebnisse einer Untersuchung, die sich zumindest auf die in Anhang II, Abschnitt 2.2 der Richtlinie 2007/59/EG angeführten Punkte erstreckt, zugrunde zu legen.

Allgemeine Fachkenntnisse

§ 134. Der Ausstellung eines Zeugnisses, in dem dokumentiert wird, dass der Antragsteller über allgemeine Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, ist das Ergebnis einer Prüfung, deren Gegenstand zumindest die im Anhang IV der Richtlinie 2007/59/EG angeführten allgemeinen Themen umfasst, zugrunde zu legen.

Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Fahrerlaubnis

§ 135. (1) Über den Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis ist innerhalb eines Monats ab dessen Einlangen zu entscheiden. Dem Antrag ist stattzugeben, wenn die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen; diesfalls ist der Antrag durch die Ausstellung der Fahrerlaubnis in Form einer Urkunde mit einer Gültigkeitsdauer von höchstens zehn Jahren zu erledigen. Es darf nur ein einziges Original dieser Urkunde ausgestellt werden.

(2) Inhalt und Merkmale der ausgestellten Fahrerlaubnis haben dem Gemeinschaftsmodell für die Fahrerlaubnis, das von der Kommission in einem Verfahren nach Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG festgelegt wird, zu entsprechen.

Erneuerung der Fahrerlaubnis

§ 136. (1) Frühestens sechs Monate vor Ablauf der Gültigkeit einer ausgestellten Fahrerlaubnis kann deren Inhaber eine Erneuerung der Fahrerlaubnis beantragen. Die Fahrerlaubnis ist mit einer Gültigkeit von höchstens zehn Jahren zu erneuern, wenn gemäß § 139 durchgeführte Überprüfungen ergeben haben, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis noch die im § 129 Z 3 bis 5 angeführten Voraussetzungen erfüllt. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen kann anhand der im Fahrerlaubnis-Register erfolgten Eintragungen der Angaben über die gemäß § 139 durchgeführten Überprüfungen ermittelt werden.

(2) Der Inhaber der erneuerten Fahrerlaubnis hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH seine bisherige Fahrerlaubnis nach Zustellung der erneuerten Fahrerlaubnis unverzüglich abzuliefern. Die ursprüngliche Fahrerlaubnis ist in geeigneter Weise als ungültig zu kennzeichnen und dem Inhaber der erneuerten Fahrerlaubnis zuzustellen.

Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis

§ 137. (1) Im Falle einer verloren gegangenen, gestohlenen oder zerstörten Fahrerlaubnis ist auf Antrag des darin angeführten Inhabers ein Duplikat der verloren gegangenen, gestohlenen oder zerstörten Fahrerlaubnis auszustellen, wenn der Verlust, der Diebstahl oder die Zerstörung glaubhaft gemacht wird.

(2) Wird die verloren gegangene oder gestohlene Fahrerlaubnis wieder gefunden, ist diese, wenn bereits ein Duplikat dieser verloren gegangenen oder gestohlenen Fahrerlaubnis ausgestellt worden ist, der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abzuliefern.

Aktualisierung der Fahrerlaubnis

§ 138. Entsprechen Einzelangaben in einer Fahrerlaubnis nicht mehr der Realität, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis verpflichtet, deren Aktualisierung unter Beigabe der notwendigen Angaben und Nachweise zu beantragen. Diesfalls ist eine neue Fahrerlaubnis mit aktualisiertem Inhalt auszustellen. Der Inhaber der ausgestellten, aktualisierten Fahrerlaubnis hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH unverzüglich nach deren Zustellung die nicht mehr aktuelle Fahrerlaubnis abzuliefern.

Überprüfungen

§ 139. (1) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in den im Anhang II Abschnitt 3.1 der Richtlinie 2007/59/EG vorgegebenen Zeitabständen das Vorliegen seiner physischen Eignung durch eine Untersuchung bei einem Arbeitsmediziner bzw. bei einer arbeitsmedizinischen Stelle überprüfen zu lassen und das darüber ausgestellte Gutachten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem ihn zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen einsetzenden Eisenbahnunternehmen als Nachweis vorzulegen. Der Erstellung des Gutachtens, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Inhaber der Fahrerlaubnis noch über die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, sind die Ergebnisse einer ärztlichen Untersuchung, die sich zumindest auf die in Anhang II Abschnitte 3.2 der Richtlinie 2007/59/EG angeführten Punkte erstreckt, zugrunde zu legen.

(2) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in regelmäßigen, zehn Jahre unterschreitenden Zeitabständen das Vorliegen seiner arbeitspsychologischen Eignung durch eine Untersuchung bei einem klinischen Psychologen oder einem Gesundheitspsychologen (§ 150 Abs. 3) überprüfen zu lassen und das darüber ausgestellte Gutachten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem ihn zur

selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen einsetzenden Eisenbahnunternehmen als Nachweis vorzulegen.

(3) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in regelmäßigen, fünf Jahre nicht überschreitenden Zeitabständen im Rahmen des im Sicherheitsmanagementsystem vorgesehenen Schulungsprogrammes überprüfen zu lassen, ob seine allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen noch vorhanden sind, und dies der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nachzuweisen.

(4) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Einhaltung der Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 durch den Inhaber einer Fahrerlaubnis zu überwachen.

Entzug und Aussetzung der Fahrerlaubnis

§ 140. (1) Eine Fahrerlaubnis ist deren Inhaber mit Bescheid zu entziehen, wenn dieser die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen auf Dauer nicht mehr erfüllt oder er die im § 139 angeführten Nachweise nicht erbringt. In dem Bescheid ist zu verfügen, dass die entzogene Fahrerlaubnis der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abzuliefern ist.

(2) Ist es jedoch wahrscheinlich, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis die für deren Ausstellung erforderlichen Voraussetzungen in einem absehbaren Zeitraum wiedererlangen wird, ist die Fahrerlaubnis bescheidmäßig auszusetzen und zu verfügen, dass die Fahrerlaubnis der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorläufig abzuliefern ist. Die abgelieferte Fahrerlaubnis ist dem Inhaber wieder zuzustellen, wenn dieser nachgewiesen hat, dass er die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen wieder erfüllt. Mit Zustellung der Fahrerlaubnis gilt deren Aussetzung als aufgehoben.

(3) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis, dem bekannt ist, dass er die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, ist verpflichtet, dies der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem Eisenbahnunternehmen, dem er angehört, anzuzeigen.

3. Hauptstück

Bescheinigung

Ausweis der Triebfahrzeuge und Eisenbahnen

§ 141. (1) In der Bescheinigung ist auszuweisen, welche Klasse von Triebfahrzeugen auf welchen bestimmten Eisenbahnen der in der Bescheinigung angeführte Triebfahrzeugführer selbständig führen und bedienen darf.

(2) Die Triebfahrzeuge sind in folgende Klassen einzuteilen:

1. Klasse A, welche Verschublokomotiven, Bauzüge, Schienenfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten und alle anderen im Schubbetrieb eingesetzten Lokomotiven umfasst;
2. Klasse B, welche im Personenverkehr, im Güterverkehr, oder im Personen- und Güterverkehr eingesetzte Triebfahrzeuge umfasst.

Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung

§ 142. Die Ausstellung einer Bescheinigung setzt voraus:

1. Innehabung einer Fahrerlaubnis;
2. Kenntnisse der jeweiligen Sprache, mit der auf jenen Eisenbahnen kommuniziert wird, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
3. schienenfahrzeugbezogene Fachkenntnisse für jene Triebfahrzeuge, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
4. schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
5. eine Schulung über die für die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen relevanten Teile des Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens, dem derjenige angehört, der in der Bescheinigung ausgewiesen werden soll.

Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Bescheinigung

§ 143. (1) Die Ausstellung einer Bescheinigung, die Aktualisierung von Einzelangaben einer Bescheinigung, die Erneuerung einer Bescheinigung sowie die Entziehung oder Aussetzung einer Bescheinigung obliegt dem Eisenbahnunternehmen, dem der darin angeführte Triebfahrzeugführer angehört. Die Bescheinigung ist in Form einer Urkunde auszustellen, in ihren Einzelangaben zu

aktualisieren und zu erneuern. Bescheinigungen verbleiben im Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens.

(2) Inhalt und Merkmale der ausgestellten Bescheinigung haben dem Gemeinschaftsmodell für die Bescheinigung, das von der Kommission in einem Verfahren nach Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG festgelegt wird, zu entsprechen.

Verfahren

§ 144. (1) Jedes Eisenbahnunternehmen, das Bescheinigungen ausstellen will, hat im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems Verfahren für die Ausstellung von Bescheinigungen, für die Aktualisierung von Einzelangaben der Bescheinigungen, für die Erneuerung von Bescheinigungen sowie für die Aussetzung und Entziehung von Bescheinigungen festzulegen sowie ein Beschwerdesystem, welches die Überprüfung einer Entscheidung über die Ausstellung einer Bescheinigung, über die Aktualisierung von Einzelangaben in der Bescheinigung, über die Aussetzung oder Entziehung einer Bescheinigung auf Verlangen eines Triebfahrzeugführers ermöglicht, einzurichten.

(2) In dem Verfahren für die Ausstellung einer Bescheinigung ist die Vorlage eines oder mehrerer von sachverständigen Prüfern ausgestellten Zeugnissen vorzusehen, in dem oder in denen dokumentiert ist, dass der Triebfahrzeugführer über die schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse, die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse und die notwendige Sprachkenntnis verfügt.

(3) Sollen in der Bescheinigung Eisenbahnen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum befinden, ausgewiesen werden, ist im Verfahren zur Ausstellung einer Bescheinigung vorzusehen, dass die für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen erforderlichen schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse und notwendigen Sprachkenntnisse durch Gutachten, Zeugnisse oder ähnlichen Dokumente nachgewiesen werden, die von Personen oder Stellen erstellt werden, die der Staat zugelassen oder anerkannt hat, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Eisenbahn liegt.

(4) Die Bescheinigung ist auszustellen, wenn die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen.

Fachkenntnisse, Sprachkenntnisse

§ 145. (1) Der Ausstellung eines Zeugnisses, in dem dokumentiert wird, ob der Antragsteller über schienenfahrzeugbezogene Fachkenntnisse für jene Triebfahrzeuge, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen, verfügt, ist das Ergebnis einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Gegenstand zumindest die im Anhang V der Richtlinie 2007/59/EG angeführten allgemeinen Themen sowie das selbständige Führen und Bedienen des Triebfahrzeuges auf Fahrten auf den in der Bescheinigung auszuweisenden Eisenbahnen umfasst, zugrunde zu legen.

(2) Der Ausstellung eines Zeugnisses, in dem dokumentiert wird, ob der Antragsteller über schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen, verfügt, ist das Ergebnis einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Gegenstand zumindest die im Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG angeführten allgemeinen Themen umfasst, zugrunde zu legen. Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, ob der Antragsteller über die gemäß Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG notwendigen Kenntnisse der deutschen Sprache verfügt.

Überprüfungen

§ 146. Das Eisenbahnunternehmen hat in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, ob der Inhaber einer Bescheinigung noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse sowie über die notwendigen Sprachkenntnisse verfügt. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen ist im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems festzulegen, wobei jedoch die im Abschnitt VII der Richtlinie 2007/59/EG angeführte Mindesthäufigkeit einzuhalten ist. Ergibt die Überprüfung, dass diese Fachkenntnisse noch vorhanden sind, ist dies vom Eisenbahnunternehmen durch einen Vermerk auf der Bescheinigung selbst und einen entsprechenden Eintrag im Bescheinigungs-Register festzuhalten.

Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses

§ 147. Beendet ein Triebfahrzeugführer sein Beschäftigungsverhältnis mit einem Eisenbahnunternehmen, so wird die von diesem Eisenbahnunternehmen ausgestellte Bescheinigung ungültig. Auf sein Verlangen hat das Eisenbahnunternehmen dem ausscheidenden oder ausgeschiedenen Triebfahrzeugführer eine beglaubigte Kopie der Bescheinigung und sämtliche Nachweise, die seine Ausbildung, Qualifikation, Berufserfahrung und berufliche Befähigung ausweisen, auszufolgen.

4. Hauptstück Sachverständige

Bestellung sachverständiger Prüfer

§ 148. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zur Begutachtung des Vorhandenseins

1. der allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen,
2. der schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen und
3. der schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen

sachverständige Prüfer zu bestellen, die zuverlässig und für die jeweilige Begutachtung besonders geeignet sind. Die Bestellung hat auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu erfolgen. Eine ein- und mehrmalige Wiederbestellung ist zulässig.

Verzeichnis der sachverständigen Prüfer

§ 149. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis der gemäß § 148 bestellten sachverständigen Prüfer zu führen und im Internet bereitzustellen.

Begutachtungsbefugnis

§ 150. (1) Zu Begutachtungen, ob die im § 148 angeführten Fachkenntnisse vorhanden sind, sind ausschließlich die im Verzeichnis gemäß § 149 geführten sachverständigen Prüfer befugt. Zur Begutachtung, ob die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse und die notwendigen Sprachkenntnisse zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf einer Eisenbahn, die sich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum befindet, vorhanden sind, sind ausschließlich die von dem betreffenden Mitgliedstaat oder der betreffenden Vertragspartei zugelassenen oder anerkannten Personen oder Stellen befugt.

(2) Sachverständige Prüfer dürfen zur Begutachtung, ob die im § 148 angeführten Fachkenntnisse vorliegen, nur eine Person zulassen, die über eine Teilnahmebestätigung gemäß § 151 verfügt.

(3) Mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind Arbeitsmediziner bzw. arbeitsmedizinische Zentren und mit der Begutachtung des Vorhandenseins der arbeitspsychologischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen zu betrauen, die hierfür weitergebildet sind und über ein Zertifikat verfügen.

5. Hauptstück

Ausbildung

Ausbildungsmethode

§ 151. Der Erwerb der Kenntnisse und Fähigkeiten, die zur Erlangung einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung notwendig sind, hat in einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung durch die Teilnahme an theoretischen Lehrveranstaltungen und durch eine praktische Verwendung am Triebfahrzeug zu erfolgen. Darüber hat der Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung eine Teilnahmebestätigung auszustellen.

Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 152. (1) Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, die zu erteilen ist, wenn die Eignung zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nachgewiesen ist. Dieser Nachweis ist erbracht, wenn ein Zertifikat bzw. Prüfergebnis aufgrund einer gemeinschaftsrechtlichen Spezifikation vorgelegt wird; ansonsten sind Unterlagen vorzulegen, anhand derer nachgewiesen wird, dass eine Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten vor allem dadurch sichergestellt ist, dass das entsprechend qualifizierte Schulungspersonal und die notwendigen Lehrbehelfe, Anlagen und Betriebsmittel vorhanden sind.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis aller im Inland befindlichen Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen im Internet bereitzustellen.

Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 153. (1) Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung haben allen Personen nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu ihrer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu gewähren.

(2) Das Entgelt, das für die Vermittlung der für den Erwerb einer Fahrerlaubnis oder der für den Erwerb einer Bescheinigung erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu entrichten ist, ist nach dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes festzulegen.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 154. (1) Wird jemandes Begehren auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten abgelehnt oder kommt eine Einigung mit dem Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung längstens drei Monate ab Einlangen des Begehrens beim Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nicht zustande, kann der Begehrende Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Beschwerdeberechtigt im Sinne des Abs. 1 ist auch ein Eisenbahnunternehmen, wenn sein Begehren auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten seiner Bediensteten abgelehnt wird oder eine Einigung mit dem Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung längstens drei Monate ab Einlangen des Begehrens beim Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nicht zustande kommt.

(3) Der Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung, an den das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen drei Wochen nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

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

(5) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Betreibers der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung und des Beschwerdeführers nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(6) Der Beschwerde ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Vertragsabschluss stattzugeben; in diesem Fall hat der Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Ein gemäß Abs. 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht entgegen.

Ersatz der Ausbildungskosten

§ 155. Es ist sicher zu stellen, dass die von einem Eisenbahnunternehmen getätigten Kosten für die Absolvierung der Ausbildung zur Erlangung einer Fahrerlaubnis oder für die Ausbildung zur Erlangung einer Bescheinigung nicht auf unberechtigte Weise einem anderen Eisenbahnunternehmen zu Gute kommen, wenn der Triebfahrzeugführer das Eisenbahnunternehmen, mit dem das Dienstverhältnis besteht, vor Ablauf von drei Jahren nach Absolvierung der Ausbildung für ein anderes Eisenbahnunternehmen verlässt. Die erforderlichen Maßnahmen werden durch Kollektivvertrag präzisiert.

6. Hauptstück

Fahrerlaubnis-Register

Errichtung und Führung

§ 156. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für die Erfassung aller ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten, ausgesetzten, entzogenen oder als

verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlaubnisse ein Fahrerlaubnis-Register zu errichten, zu führen und regelmäßig zu aktualisieren.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist berechtigt, Kostenbeiträge für die Erfassung ausgestellter, in ihren Einzelangaben aktualisierter, erneuerter, ausgesetzter, entzogener oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeter Fahrerlaubnisse im Fahrerlaubnis-Register festzulegen und vom Fahrerlaubnisinhaber einzuheben. Bei der Ermittlung der Höhe der Kostenbeiträge sind das Kostendeckungsprinzip und die Grundsätze einer pauschalierten anteiligen Anlastung sowie das Erfordernis der künftigen Eintragungen der Angaben über die gemäß § 139 durchzuführenden Überprüfungen zu berücksichtigen und ist von dem bei einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Gebarung notwendigen Aufwand bei der Erfüllung dieser Aufgaben auszugehen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Weisungen zur Errichtung, Führung und regelmäßigen Aktualisierung des Fahrerlaubnis-Registers erteilen.

Inhalt

§ 157. (1) Das Fahrerlaubnis-Register hat zumindest alle in der jeweiligen Fahrerlaubnis enthaltenen Daten und Angaben über die gemäß § 139 durchgeführten Überprüfungen zu beinhalten. Jedem Triebfahrzeugführer ist eine nationale Kennnummer zuzuweisen. Darüber hinaus haben die Eckdaten des Fahrerlaubnis-Registers, wie etwa die zu registrierenden Daten, das Format dieser Daten und das Datenaustauschprotokoll, die Zugriffsrechte, die Dauer der Speicherung der Daten und das einzuhaltende Verfahren im Falle einer Insolvenz, der Festlegung der Kommission gemäß Art. 22 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen.

(2) Das gemäß § 130 Abs. 2 zuständige Eisenbahnunternehmen hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH unverzüglich eine Kopie einer ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten oder duplizierten Fahrerlaubnis zur Eintragung in das Fahrerlaubnis-Register vorzulegen.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 158. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Vorkehrungen zu treffen, dass auf begründete schriftliche Anfrage

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. einem Triebfahrzeugführer im Hinblick auf seine Person,
3. den für das Triebfahrzeugführerwesen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in den anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuständigen Behörden, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis in diesen Staaten als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person,
4. der Europäischen Eisenbahnagentur, wenn die Auskunftserteilung zum Zwecke der Untersuchung, wie sich die Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG in der Praxis auswirkt, erforderlich ist,
5. dem Arbeitgeber von Triebfahrzeugführern im Hinblick auf die von ihm eingesetzten Triebfahrzeugführer,
6. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
7. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf deren Eisenbahnen als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person, oder
8. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf die an den Vorfällen beteiligten Triebfahrzeugführer,

schriftlich Auskunft über die im Fahrerlaubnis-Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird.

7. Hauptstück

Bescheinigungs-Register

Errichtung und Führung

§ 159. Eisenbahnunternehmen haben entweder selbst oder durch einen Beauftragten ein Bescheinigungs-Register für die Erfassung aller ausgestellten, aktualisierten, erneuerten, geänderten,

abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Bescheinigungen ihrer Triebfahrzeugführer zu errichten, zu führen und regelmäßig zu aktualisieren.

Inhalt

§ 160. Das Bescheinigungs-Register hat alle in der jeweiligen Bescheinigung enthaltenen Daten und Angaben zur Überprüfung, ob Inhaber einer Bescheinigung noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse verfügen, zu beinhalten. Darüber hinaus haben die Eckdaten des Bescheinigungs-Registers, wie etwa die zu registrierenden Daten, das Format dieser Daten und das Datenaustauschprotokoll, die Zugriffsrechte, die Dauer der Speicherung der Daten und das einzuhaltende Verfahren im Falle einer Insolvenz, der Festlegung der Kommission gemäß Art. 22 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 161. Wer ein Bescheinigungs-Register führt, hat Vorkehrungen zu treffen, dass auf begründete schriftliche Anfrage

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. einem Triebfahrzeugführer im Hinblick auf seine Person,
3. den für das Triebfahrzeugführerwesen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in den anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuständigen Behörden, wenn ein Triebfahrzeugführer in ihrem Hoheitsgebiet als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person,
4. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
5. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn ein Triebfahrzeugführer auf deren Eisenbahnen als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person, oder
6. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf die an den Vorfällen beteiligten Triebfahrzeugführer,

schriftliche Auskunft über die im Bescheinigungs-Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird.

10. Teil

Schlussbestimmungen

1. Hauptstück

Strafen, Verwalterbestellung

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

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

1. entgegen § 21a das Verhalten einschließlich der Ausbildung von Eisenbahnbediensteten nicht durch allgemeine Anordnungen regelt,
2. entgegen § 22 Abs. 2 Tarife und Fahrpläne nicht rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten veröffentlicht,
3. entgegen § 22 Abs. 5 die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen nicht durch Aushang an geeigneter Stelle bekannt macht,
4. entgegen § 25 ohne die erforderliche Genehmigung eine öffentliche Eisenbahn oder Teile einer öffentlichen Eisenbahn veräußert oder verpachtet sowie den ganzen oder einen Teil des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sonst überlässt oder die Abwicklung des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder auf Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sonst überlässt,
5. entgegen § 26 der Behörde keine erforderlichen Auskünfte erteilt, den Behördenorganen nicht alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstige Belege zur Einsicht und Prüfung

vorlegt oder über den Geschäftsbetrieb nicht so Buch führt, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Feststellungen treffen kann,

6. entgegen § 37c Abs. 3 eine Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B nicht unaufgefordert der Behörde zurückstellt,
7. entgegen § 38c Abs. 2 eine Sicherheitsgenehmigung nicht unaufgefordert der Behörde zurückstellt, oder
8. gegen die Bestimmungen der gemäß § 19 Abs. 4 und 5 sowie § 47c erlassenen Verordnungen zuwider handelt.

(3) Zuwiderhandlungen gegen die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen sind mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen. Ist eine Person bereits einmal wegen einer derartigen Zuwiderhandlung bestraft worden, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen verhängt werden; ist eine solche Person bereits zweimal bestraft worden, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um die betreffende Person von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten.

(4) Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften gemäß Abs. 3, die sich ausschließlich auf im Verlaufe von Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) angelegte schienengleiche Bahnübergänge beziehen, sind im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, von der Landespolizeidirektion zu bestrafen.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherungseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist, sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizeidienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;
2. wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(6) Die Landespolizeidirektionen, insoweit diese für das Gebiet einer Gemeinde zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz sind, und die Organe der Bundespolizei haben an der Vollziehung der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften und des Art. III Abs. 1 Z 2 des Einführungsgesetzes zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 2008 (EGVG), BGBl. I Nr. 87 mitzuwirken durch

1. Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen;
2. Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, wie insbesondere die Festnahme und Vorführung von auf frischer Tat betretenen Personen (§ 30 Abs. 3, §§ 35 und 36 VStG), die Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit (§ 37a VStG) und die Erstattung von Anzeigen;
3. die Ahndung von Verwaltungsübertretungen, die in einem Zuwiderhandeln gegen Bestimmungen einer gemäß § 49 Abs. 3 erlassenen Verordnung bestehen, mit Organstrafverfügungen (§ 50 VStG).

50 vH der Strafgeelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat. 20 vH der Strafgeelder aus Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 3, die durch eingerichtete bildverarbeitende technische Einrichtungen (§ 50) festgestellt worden sind, fließen dem Eisenbahnunternehmen zu.

§ 163. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

1. eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt,
2. Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die hiefür erforderliche Konzession, Verkehrsgenehmigung, eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung, einer Verkehrskonzession oder einer Genehmigung gemäß § 17 erbringt,
3. entgegen § 19a Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör nicht regelmäßig wiederkehrend prüfen lässt oder der Behörde die auszustellende Prüfbescheinigung nicht vorlegt,

4. entgegen § 19b behördlich verfügten Maßnahmen zuwiderhandelt der den Betrieb bei behördlich verfügter Einstellung aus Sicherheitsgründen ohne behördliche Bewilligung wieder aufnimmt,
5. entgegen § 21 keinen Betriebsleiter oder nicht zumindest einen Stellvertreter für den Betriebsleiter bestellt,
6. entgegen § 29 eine dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn nicht auflässt;
7. entgegen § 29 Abs. 4 Bauten oder Anlagen nicht auflässt;
8. entgegen § 30 keine Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt oder deren Abberufung der Behörde nicht anzeigt,
9. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung baut oder verändert,
10. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
11. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Bauartgenehmigung in Betrieb nimmt;
12. ein Schienenfahrzeug entgegen § 32c zu Beförderungen im allgemeinen Personen-, Gepäck- oder Reiseverkehr in Betrieb nimmt,
13. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
14. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der Bauartgenehmigung erfasst sind,
15. entgegen § 37 ohne Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder ohne Sicherheitsbescheinigung – Teil B Zugang auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen ausübt;
16. der Meldepflicht gemäß § 37c Abs. 2 nicht nachkommt, oder
17. entgegen § 38 ohne Sicherheitsgenehmigung Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen betreibt oder zum Betrieb solcher Eisenbahnen Schienenfahrzeuge betreibt.

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

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

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

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

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

1. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht nachkommt,
2. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
3. (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 125/2006)
4. (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 125/2006)
5. entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt oder überträgt,
6. entgegen § 65c Abs. 2 die Kapazitätsanalyse nicht durchführt, oder
7. entgegen § 65e Abs. 1 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zur Kenntnisnahme vorlegt.

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

1. entgegen § 59a Abs. 2 die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
2. entgegen § 63 Abs. 2 zugewiesene Zugtrassen überträgt oder auf einer zugewiesenen Zugtrasse eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung erbringt als die, für die ihm von der Zuweisungsstelle diese Zugtrasse zugewiesen worden ist, oder
3. der Vorlagepflicht nach § 73a Abs. 2 nicht nachkommt.

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

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

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

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

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

1. entgegen § 96 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 96 Abs. 2 zuwider handelt,
3. entgegen § 96 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert,
4. entgegen § 103 Abs. 1 ein Teilsystem betreibt,
5. entgegen § 108 Abs. 1 nicht für die Anbringung einer europäischen Fahrzeugnummer auf einem Schienenfahrzeug sorgt;
6. entgegen § 109 Abs. 1 nicht für die vorgeschriebenen Eintragungen in das Einstellungsregister sorgt,
7. entgegen § 110 Abs. 1 kein Infrastrukturregister erstellt,
8. entgegen § 118 keine Instandhaltungsstelle für ein Schienenfahrzeug zuständig macht,
9. entgegen § 120 Abs. 2 ein Schienenfahrzeug nicht der Instandhaltungsstelle vorführt, oder
10. entgegen § 121 Abs. 1 die Tätigkeit einer Instandhaltungsstelle ausübt.

§ 166. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen, wer

1. der Bestimmung des § 21b zuwiderhandelt,
2. ohne dass § 176 anwendbar wäre, eine Klasse von Triebfahrzeugen auf einer im § 125 Abs. 1 angeführten Eisenbahn selbständig führt und bedient, obwohl er entweder kein Inhaber einer Bescheinigung ist oder die von ihm selbständig geführte und bediente Triebfahrzeugklasse nicht in seiner Bescheinigung ausgewiesen ist, oder,
3. ohne dass § 176 anwendbar wäre, auf einer im § 125 Abs. 1 angeführten Eisenbahn Triebfahrzeuge selbständig führt und bedient, obwohl er entweder kein Inhaber einer Bescheinigung ist oder die Eisenbahn nicht in seiner Bescheinigung ausgewiesen ist.

§ 167. (1) Wer

1. in die Tarife keine Beförderungs- oder Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a aufnimmt,
2. der Pflicht zur Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen gemäß § 22b nicht nachkommt,

3. die für den Entschädigungsanspruch notwendigen Personen- und Fahrausweisdaten nicht unentgeltlich, in einer einvernehmlich festzulegenden Form und innerhalb einer einvernehmlich festgelegten Frist gemäß § 4 Abs. 2 des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetzes zur Verfügung stellt,
4. der Mitwirkungs- und Auskunftspflicht gemäß § 78a Abs. 3 und 5 nicht Folge leistet oder
5. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission gemäß § 78b zuwider handelt,

begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.

(2) Wer schwerwiegend gegen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder schwerwiegend gegen andere Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EisbBFG verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.

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

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

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

2. Hauptstück

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 169. Die Aufgaben und Befugnisse der Arbeitsinspektion nach dem Arbeitsinspektionsgesetz 1993, BGBl. Nr. 27/1993, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 24.08.1991 S. 25, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 44;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995 S. 70, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44;
3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ABl. Nr. L 75 vom 15.03.2001 S. 29, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 44;
4. Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 18.07.2008 S. 01, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/18/EU zur Änderung der Anhänge II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 57 vom 2.03.2011 S. 21;
5. Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die

Sicherheitsbescheinigung, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/149/EG, ABl. Nr. L 313 vom 28.11.2009 S. 65;

6. Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 51;
7. Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14. Jänner 1997 S. 13, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/105/EG, ABl. Nr. L 345 vom 31.12.2003 S. 97.

Verweisungen

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

Personenbezogene Bezeichnungen

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

3. Hauptstück

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

Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957

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

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

(3) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(5) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 125/2006)

(6) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 38/2004

§ 174. Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in diesen Konzessionen ausgewiesenen Eisenbahnen.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006

§ 175. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen.

(2) § 57 Z 3 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem die Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Besteht keine Gegenseitigkeit, so ist Zugang zu Haupt- und vernetzten Nebenbahnen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur

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

2. für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr

diskriminierungsfrei einzuräumen.

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

(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

(5) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

(6) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

(7) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

(8) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen.

(9) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 im Einzelfall für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(10) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für Schienenfahrzeuge erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

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

(12) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für Schienenfahrzeuge eingebrachten Anträge um Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als Anträge um Erteilung der Bauartgenehmigung. Entgegen § 32a müssen solchen Anträgen keine Gutachten beigegeben sein.

(13) Die gemäß § 19a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 vorgeschriebene regelmäßig wiederkehrende Prüfung hat für Eisenbahnunternehmen, die bereits vor dem 1. April 2002 bestanden haben, erstmals spätestens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 zu erfolgen. Für Eisenbahnunternehmen, die zwischen dem 1. April 2002 und dem In-Kraft-Treten des § 19a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 entstanden sind, hat die regelmäßig wiederkehrende Prüfung erstmals bis spätestens fünf Jahre nach Ablauf des Tages der Betriebseröffnung zu erfolgen; liegt dieser Zeitpunkt vor dem Ablauf des 31. Dezember 2008, hat die regelmäßig wiederkehrende Prüfung jedoch erst bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 zu erfolgen.

(14) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt nicht für folgende, zu diesem Zeitpunkt anhängige Verwaltungsverfahren:

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

(15) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren sind abweichend von Abs. 14 nach den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006 geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies von dem Einbringer des verfahrenseinleitenden Antrages beantragt wird.

(16) Ist mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für ein Bauvorhaben bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 in der bisher geltenden Fassung erteilt worden, und wären nach der bisher geltenden Rechtslage noch Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 2, gemäß § 36 Abs. 2 und 3, oder gemäß § 36 Abs. 3, alle in der bisher geltenden Fassung, erforderlich, so ist für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für ein solches Bauvorhaben nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder

eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 erforderlich.

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

(18) § 36 Abs. 1 ist auch auf solche vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 durchgeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen anzuwenden, für die zum Zeitpunkt ihrer Durchführung entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, auch wenn sie nicht unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt worden sind.

(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.

(20) Ergebnisse einer Interessentensuche für den Weiterbetrieb einer Eisenbahn oder eines Streckenteiles derselben, die vor Ablauf des 31. Mai 2008 vorliegen, können bei einer Antragstellung nach diesem Zeitpunkt zum Beleg der Erfolglosigkeit der Bemühungen herangezogen werden.

(21) *(Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)*

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010

§ 176. (1) Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die für die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr eingesetzt werden, bedürfen mit Ablauf des 31. Oktober 2011 einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG. Ist jedoch deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt, dürfen sie bis zum Ablauf des 31. Oktober 2018 auf den im ersten Satz angeführten österreichischen Eisenbahnen, die in einem vor dem 31. Oktober 2011 ausgestellten Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, für Zwecke der im ersten Satz angeführten Verkehre solche Triebfahrzeuge selbständig führen und bedienen, die im Anerkennungsbescheid oder in einem vor dem 31. Oktober 2011 ausgestellten Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

(2) Soweit nicht Abs. 1 anzuwenden ist, sind mit Ablauf des 31. Oktober 2013 für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung notwendig. Wer jedoch bis zum Ablauf des 31. Oktober 2013

1. die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben hat, oder
2. über eine gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannte ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum verfügt,

darf bis zum Ablauf des 31. Oktober 2018 solche Triebfahrzeuge, die in dem Anerkennungsbescheid oder in einem vor dem 31. Oktober 2013 ausgestellten Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, auf denjenigen österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die in einem vor dem 31. Oktober 2013 ausgestellten Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, selbständig führen und bedienen.

(3) Wird ein Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis von Personen eingebracht,

1. die die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben haben, oder
2. deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt ist,

ist eine Ermittlung dahingehend, ob die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen, nicht notwendig. Abweichend von § 131 sind den durch solche Personen eingebrachten Anträgen auf Ausstellung einer Fahrbescheinigung lediglich eine Kopie der Befugnis (Z 1) oder eine Kopie des Anerkennungsbescheides (Z 2) beizugeben.

(4) Eisenbahnunternehmen können für ihre Bediensteten, die die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben haben und die Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, ohne weitere Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, in einer auszustellenden Bescheinigung

1. jene österreichischen Eisenbahnen ausweisen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(5) Eisenbahnunternehmen können für ihre Bediensteten, deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt ist und die Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, ohne weitere Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, in einer auszustellenden Bescheinigung

1. jene österreichischen Eisenbahnen ausweisen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die in einem Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Bescheid, mit dem die vorangeführte ausländische Fahrberechtigung anerkannt wurde, oder die in einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(6) Für Bedienstete von Eisenbahnunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die über ein Prüfzeugnis oder Ergänzungszeugnis gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, verfügen, gelten die schienenbahnbezogenen Kenntnisse für die in diesen Zeugnissen ausgewiesenen österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, als gegeben.

(7) Gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, bestellte Prüfungskommissäre, die zur Prüfung der fachlichen Kenntnisse von Triebfahrzeugführern für eine Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen bestellt sind, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gelten im Umfang und bis zum Ablauf ihrer Bestellung als

gemäß § 148 bestellte sachverständige Prüfer. Personen und Stellen, die als Ärzte oder Psychologen mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen bzw. psychischen Eignung von Personen als Triebfahrzeugführer im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, betraut wurden und wiederholt tätig waren, dürfen auch mit Begutachtungen gemäß § 150 Abs. 3 betraut werden.

(8) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 96/2013)

(9) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 96/2013)

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013

§ 176a. (1) Die gemäß § 82 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2012 bestellten Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission gelten bis zum Ablauf ihrer Bestellung als gemäß § 82 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 bestellte Mitglieder und Ersatzmitglieder der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission.

(2) Bis zur Neuerlassung einer Verordnung ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission, BGBl. II Nr. 108/2012, für die Teilnahme von Mitgliedern an Sitzungen der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission anzuwenden.

Vollziehung

§ 177. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 178. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 28, § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 75 samt Überschriften, die §§ 77 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 166/1999 sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

(3) § 12 Abs. 1 bis 3, § 13 Abs. 1 bis 3, § 15 samt Überschrift, § 16, § 17 Abs. 1, § 19 Abs. 1, § 26 Abs. 5, § 37 Abs. 3, § 43 Abs. 7, § 48, § 49 Abs. 1 und 2, § 51 Abs. 1, § 52 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und § 93 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 treten drei Monate nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 folgenden Monatsersten in Kraft. Gleichzeitig treten § 26 Abs. 2 und § 33 vierter und fünfter Satz außer Kraft. § 31 Abs. 1 bis 4 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2001 außer Kraft. § 86 Abs. 1 bis 3 und 6 Z 3, § 87 und § 88 Abs. 1 bis 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 treten mit 1. Jänner 2002 in Kraft.

(4) § 26 Abs. 5, § 30 lit. b, Abschnitt IVb (§§ 86 bis 102), § 106, § 109 Abs. 8 und 9 sowie § 111 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 86 bis 96 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 folgenden Monatsersten in Kraft.

(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 tritt die Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.

(6) § 19 Abs. 2a und § 52 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. 123/2005 treten mit 1. Jänner 2006 in Kraft.

(7) Die §§ 123a bis 123c samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft. Die §§ 28 und 29 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 treten mit 1. Juni 2008 in Kraft.

(8) Das 6. Hauptstück und das 7. Hauptstück des 9. Teiles in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 25/2010, treten mit 1. November 2011 in Kraft.

(9) § 169 in der Fassung des 2. Stabilitätsgesetzes 2012, BGBl. I Nr. 35/2012, tritt mit 1. Juli 2012 in Kraft.

(10) § 50 Abs. 1 und 4 sowie § 162 Abs. 4 und 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2012 treten mit 1. September 2012 in Kraft.

(11) § 162 Abs. 6 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 tritt mit 1. Juli 2013 in Kraft.

(12) § 78 samt Überschrift, das zweite Hauptstück im 7. Teil (§§ 81 bis 85 samt Überschriften), § 114 Abs. 1, § 130 Abs. 3, § 176a samt Überschrift, und die Einträge zu §§ 78, 84, und 176a des Inhaltsverzeichnisses in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013, treten mit 1. Jänner 2014 in Kraft. Gleichzeitig treten § 12 Abs. 4 letzter Satz und § 130 Abs. 4 außer Kraft.