

3. Abschnitt: Eisenbahngesetz 1957 idgF

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

Vorbem zum EisbG:

1) Dem EisbG liegt iW der **Kompetenztatbestand** gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zugrunde, wonach Bundessache die Gesetzgebung und Vollziehung im „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ sind. Dieser Kompetenztatbestand ist die Grundlage für ein eisenbahnspezifisches Bau- und Gewerberecht im EisbG.

Der **Umfang der Kompetenz** ergibt sich aus demjenigen zum Versteinerungszeitpunkt am 1.10.1925. Eisenbahnen im rechtlichen Sinn liegen vor, soweit sie unter die §§ 2 und 1 Abs 2 des EisenbahnkonzessionsG oder unter das Gesetz über die Bahnen niederer Ordnung fielen (vgl VfSlg 3504). Damit erfasst der Kompetenztatbestand iW die öffentlichen Eisenbahnen, die in sie einmündenden nicht-öffentlichen Eisenbahnen mit Übergangsmöglichkeit der Fahrbetriebsmittel, und mit Einschränkungen weitere nicht-öffentliche Eisenbahnen (vgl näher *Zeleny*, Eisenbahnplanungs-/baurecht, 72 ff). Anders gesagt sind nicht alle Eisenbahnen im technischen oder ökonomischen Sinn oder iSd allgemeinen Sprachgebrauches auch solche im rechtlichen Sinn des Kompetenztatbestandes Verkehrswesen bzgl der Eisenbahnen und iSd EisbG.

Der Kompetenztatbestand umfasst mehr als diejenigen, die im Allgemeinen unter Eisenbahnen verstanden werden, nämlich über die Schienenbahnen hinaus auch die Seilbahnen (vgl VfSlg 2556). Sie waren lange Zeit vom EisbG erfasst, sind aber im SeilbG 2003 gesondert geregelt worden und entfielen in dem nur mehr die Schienenbahnen aufzählenden § 1 EisbG idgF. Diese Einschränkung auf einfachgesetzlicher Ebene korrespondiert im Übrigen mit der Begriffsverwendung in den Rechtsvorschriften der EU und in den völkerrechtlichen Vorschriften, in denen unter Eisenbahnen regelmäßig auch nur die Schienenbahnen verstanden werden.

Der Rechtslage zum Versteinerungszeitpunkt folgend ist das Verkehrswesen bzgl der Eisenbahnen als Kompetenztatbestand des Bundes zur Regelung und Vollziehung von den Kompetenztatbeständen zugunsten der Länder abzugrenzen. Ohne auf diese im Detail schwierigen Abgrenzungsfragen hier näher eingehen zu können, werden zusammenfassende Hinweise iZm den Eisenbahnanlagen und der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gegeben (s zu § 10 und § 31).

2) Der **Begriff** der vom Kompetenztatbestand Verkehrswesen bzgl der Eisenbahnen erfassten **Eisenbahnen** wurde weder in den Rechtsvorschriften im Versteinerungszeitpunkt noch im EisbG definiert. Der Begriff wurde im EisbG wie in den eisenbahnrechtlichen Vorschriften zuvor als allgemein bekannt vorausgesetzt (vgl *Marhold*, Das neue österreichische EisbG, 7). Im allgemeinen Sprachgebrauch könnte man die Eisenbahn

etwa als schienengebundenes (Fern-)Verkehrsmittel mit eigenem Bahnkörper umschreiben (vgl DUDEN, Das große Wörterbuch der deutschen Sprache⁴ III [2012]).

Das Wort Eisenbahn kann als Sammelbegriff für das **Verkehrsmittel** schlechthin verstanden werden, meist sind damit aber die einzelnen Eisenbahnen gemeint, die traditionell gesamthaft betriebene Einheiten von Fahrweg und Verkehr waren. Aus den in der rechtswissenschaftlichen Fachliteratur unternommenen Versuchen zur Definition der Eisenbahnen sei die hervorgehoben, wonach als Eisenbahnen im rechtlichen Sinn jene zur Beförderung von Personen oder Waren bestimmten **Verkehrsanlagen** zu verstehen sind, bei denen die Fahrzeuge in ihrer Fortbewegung an eine bestimmte Laufbahn gebunden sind (*Adamovich*, Handbuch des österreichischen Verwaltungsrechts II, 253). Auch aus anderen Definitionsversuchen gehen das technische Merkmal der Bindung an die **Spur einerseits** und das ökonomische Merkmal des **Verkehrszweckes andererseits** hervor, welche die Eisenbahnen im Rechtssinn kennzeichnen.

3) Die **Eisenbahn** in der Einzahl bzw als einzelne Anlage ist im EisbG iS einer Verkehrsanlage bzw einer **Betriebsanlage** zu verstehen, da es um die Regelungen über die Konzession zum Bau und Betrieb sowie den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn geht. Der Kompetenztatbestand erfasst aber auch Regelungen über die Eisenbahn als Verkehrsmittel schlechthin, wenn es um die Regelungen über die Wahl des Verkehrsmittels Eisenbahn oder dessen Förderung geht (vgl *Zeleny*, Eisenbahnplanungs-/baurecht, 71).

Ein EisbU kann **eine oder mehrere** Eisenbahnen iSd EisbG als seine Betriebsanlagen betreiben. Für die EisbU, die Privatbahnen betreiben, ergibt sich die Abgrenzung der Eisenbahn(en) idR aus der Bezeichnung in der Konzession. Eine solche ist für die innerhalb der Bundesbahnstruktur betriebenen Eisenbahnen nicht erforderlich und die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein EisbIU, das in ihrem Netz eine Mehrzahl von Haupt- und Nebenbahnen betreibt. Auch EisbU, die Straßenbahnen betreiben, verfügen idR über ein Netz, das aus einer Mehrzahl von Eisenbahnen besteht, die als einzelne Linien geläufig sind. Umgekehrt kann auch eine Eisenbahn, die ursprünglich von einem EisbU betrieben wurde, später geteilt werden, und die jeweiligen Teile werden von verschiedenen EisbU betrieben.

4) Im EisbG finden sich sowohl personsbezogene Regelungen und Rechtsakte, welche das EisbU betreffen, als auch sachbezogene Regelungen und Rechtsakte, welche die Eisenbahn als Betriebsanlage samt den Einrichtungen oder die Schienenfahrzeuge betreffen.

5) **Sachbezogene Regelungen** finden sich über die allgemeinen Bestimmungen im 1. und 2. Teil hinaus als Regelungen über den Bau und Betrieb von **Eisenbahnanlagen** und **eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen** sowie von **Schienenfahrzeugen** schwerpunktmäßig zusammengefasst im 7. Hauptstück des 3. Teiles, sowie als die auf Eisenbahnprodukte abstellenden Regelungen im 8. Teil.

6) Betreiber einer Eisenbahn iS einer Betriebsanlage ist der hiezu berechtigte Unternehmer. Dieser wird nicht immer als Person angesprochen, sondern als Unternehmen, wie es früher oft von Gebietskörperschaften unmittelbar geführt wurde und heute idR in Gesellschaftsform geführt wird. Im EisbG werden personsbezogene, den Eisenbahn-

Unternehmer betreffende Regelungen teils noch immer an das **Eisenbahn-Unternehmen** geknüpft (vgl hiezu auch die Terminologie im Handelsrechts-ÄnderungsG, BGBl I 2005/120). Das EisbU betreffende **personsbezogene Regelungen** finden sich insb in den Bestimmungen über die Genehmigungen im 1. bis 6. des 3. Teiles. Auch in den weiteren Teilen kommen personsbezogene Regelungen vor, die sich auf EisbU, andere Unternehmen und andere Personen beziehen.

7) Mit der Änderung 2006 wurde ein zwischen der Eisenbahninfrastruktur als Fahrweg und der Verkehrstätigkeit **differenzierendes Begriffsverständnis** für die Eisenbahn und eine dieser Differenzierung angepasste Verwendung der Begriffe für den Eisenbahnbetrieb und den Eisenbahnverkehr eingeführt. Zuvor waren bereits erste terminologische Risse erkennbar gewesen, als bei der Änderung 1996 die Konzession für monolithische EisbU um eine Variante erweitert worden war, nämlich um die eingeschränkte Konzession, die ein getrenntes Betreiben nur von Eisenbahninfrastruktur oder nur von Eisenbahnverkehr ermöglichen sollte (vgl RV 1996, 213), und die Änderung 1998 fügte die Option zu den neuen getrennten Unternehmensformen EisBIU und EisBVU in das EisbG ein. Die darauf abgestellte Differenzierung in den Begriffen wurde aber erst bei der Änderung 2006 durchgehend eingeführt. Schon der seit damals im Gesetzestitel des EisbG aufscheinende Wortlaut weist darauf hin, dass der im verfassungsrechtlichen Sinn umfassende Begriff der Eisenbahnen nicht nur dem Umfang nach auf die Schienenbahnen eingeschränkt ist, sondern auch der Begriff der Eisenbahn selbst inhaltlich einschränkend verstanden wird: Er umfasst nur mehr die infrastrukturelle Komponente, die Eisenbahn als Fahrweg, der seiner Zweckbestimmung nach dem Eisenbahnverkehr dient. So wie für die anderen Verkehrssektoren und wie in der ökonomischen Betrachtung wird nun auch in der eisenbahngesetzlichen Terminologie zwischen dem Verkehrsweg und dem Verkehr unterschieden, hier zwischen der Eisenbahn als Fahrweg und Infrastruktur des Verkehrsträgers und der Verkehrstätigkeit auf der Eisenbahn.

8) Diese Differenzierung betrifft in erster Linie den Begriff der **Eisenbahn** selbst. Für eine Eisenbahn findet sich auch nach der Änderung 2006 keine gesetzliche Definition im **EisbG**, der Begriff wird aber seither nur für einen schienengebundenen **Fahrweg** verwendet, welcher der Verkehrstätigkeit zur Beförderung von Personen und/oder Gütern mit Schienenfahrzeugen dient. Rechtsfolgen knüpfen sich an das differenzierende und einschränkende Verständnis für eine Eisenbahn iSd EisbG idgF allerdings nur für eine Gruppe von Eisenbahnen, nämlich die Haupt- und vernetzten Nebenbahnen. Für die anderen Eisenbahnen wird weiterhin von einem gesamthaften Betreiben als Einheit von Fahrweg und Betrieb von Schienenfahrzeugen und Verkehr auf der Eisenbahn ausgegangen.

Eine einheitliche Begriffsverwendung zumindest innerhalb der vom Bund erlassenen Rechtsvorschriften wäre von Vorteil, ist aber kurzfristig nicht in Sicht. Abgesehen von dem Phänomen, dass der Gesetzgeber idR kein Gesetzesschreiber ist und sich der Entwürfe für Regelungen aus unterschiedlichem Anlass und in unterschiedlichem Zusammenhang bedient, finden sich in den älteren Rechtsvorschriften des Eisenbahnrechts und auch in geltenden **anderen** innerstaatlichen **Rechtsvorschriften** Begriffe in anderer Verwendung. Insb wird dort idR noch vom Begriff der **Eisenbahn** als **Einheit** ausgegan-

gen, wie etwa im EKHG. Es muss daher aus der jeweiligen Regelung abgeleitet werden, was mit dem Begriff der Eisenbahn gemeint ist, ob Fahrweg und Verkehr gesamthaft oder nur die Eisenbahn als Fahrweg oder das Verkehrsmittel Eisenbahn.

9) Das EisbG in seiner Stamfassung und seine Regelungen der Eisenbahntätigkeiten, die den Phasen Planung und Bau nachfolgen, durchzog das Begriffspaar **Eisenbahnverkehr** und **Eisenbahnbetrieb**. Eine gesetzliche Begriffsbestimmung gab es nicht. Was gemeint war, wurde in einem Erlass des damaligen Verkehrsministeriums aus 1968 aufgezeigt (vgl. Zitate in *Kühne/Hofmann/Nugent/Roth*, EisbEG – EisbG, FN 10 zu § 10): Unter Eisenbahnverkehr waren demnach jene Handlungen und Vorgänge zu verstehen, die sich unmittelbar auf den Transportgegenstand beziehen; sei es nun, dass sie die Art seiner Beförderung durch das Transportmittel oder das Ladegeschäft betreffen oder dass sie die mit der Beförderung zusammenhängenden wirtschaftlichen und rechtlichen Beziehungen der Eisenbahn zu ihren Benützern zum Gegenstand haben. Unter Eisenbahnbetrieb waren demgegenüber jene Handlungen und Vorgänge im Eisenbahnwesen zu verstehen, die der Ausführung selbst, also der Beförderung durch Bewegung der Transportmittel, dienen oder doch in engem, innerem Zusammenhang damit stehen, sei es, dass sie sie unmittelbar vorbereiten, sichern oder abschließen.

Vereinfachend zusammengefasst lassen sich mE die Begriffe so umschreiben: Der (Eisenbahn-) **Verkehr** ist der Tätigkeitsbereich zum Transport i.e.S., der die **Außenbeziehungen** zu den Fahrgästen und den Frachtkunden samt den Beförderungsverträgen sowie die Abwicklung des Transportes von der Verladung über die Betreuung während des Transportes bis zur Entladung umfasst. Der (Eisenbahn-) **Betrieb** ist demgegenüber die Hilfsfunktion im **Innenverhältnis** der Eisenbahntätigkeiten und umfasst die nötigen operativen Tätigkeiten und Vorgänge, um einerseits den Fahrweg und andererseits die Schienenfahrzeuge zwecks Durchführung von Transporten zu betreiben.

Dass im EisbG idgF das Begriffspaar Verkehr und Betrieb (ohne den Wortteil Eisenbahn-) verwendet wird, geht auf die Änderung 2006 zurück. Dabei wurde das vorige Begriffspaar nicht nur auf die Worte Verkehr und Betrieb verkürzt, sondern es wird der Differenzierung zwischen den Funktionen Fahrweg (Eisenbahnen) und Verkehrstätigkeit folgend nun auch im Rahmen differenzierender Wortfolgen verwendet, nämlich einerseits als Betrieb einer Eisenbahn und auf einer Eisenbahn und andererseits als Verkehr auf einer Eisenbahn. Der Eisenbahnverkehr im Rahmen der Verkehrstätigkeit wird als **Verkehr auf Eisenbahnen** bezeichnet. Der Betrieb kommt bei der Differenzierung der Funktionen Fahrweg und Verkehrstätigkeit hingegen in beiden vor, indem es einerseits den **Betrieb einer Eisenbahn** gibt als den Betrieb der Eisenbahn als Fahrweg und andererseits den **Betrieb auf Eisenbahnen** als die betrieblichen Tätigkeiten im Rahmen der Verkehrstätigkeit, die ihrerseits die Voraussetzung für die Erbringung von Transport- bzw. Beförderungsleistungen sind. Bei getrennten Unternehmensfunktionen obliegt der Betrieb der Eisenbahn als Fahrweg einem EisbIU, die Verkehrstätigkeit übt ein EisbVU aus. Dessen Verkehrstätigkeit beinhaltet sowohl einen Betrieb auf einer Eisenbahn, indem es den Fahrbetrieb von Schienenfahrzeuge ausübt, als auch den Verkehr, indem es in den Außenbeziehungen zu den Fahrgästen und Kunden die Beförderungsleistungen anbietet und erbringt. Ungeachtet dieser differenzierenden Wortfolgen ist der Inhalt der

Begriffe Betrieb und Verkehr insgesamt aber gleich geblieben gegenüber den zuvor verwendeten Begriffen Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr (vgl auch RV 2006, 4).

In diesem Sinne sind die Begriffe Verkehr und Betrieb auch in auf das EisbG gestützten **Verordnungen** zu verwenden. So ist nach den **Begriffsbestimmungen** gemäß § 2 Z 2 EisbBBV der Betrieb „die Gesamtheit aller Handlungen und Vorgänge, die der Beförderung von Personen und Gütern durch Bewegung der Schienenfahrzeuge dienen oder diese zumindest unmittelbar vorbereiten, sichern oder abschließen, einschließlich der Ausbildung der Betriebsbediensteten“. Gemäß § 2 Z 3 EisbBBV ist der Verkehr „die Gesamtheit aller Handlungen und Vorgänge, die sich unmittelbar auf die Fahrgäste oder den Transportgegenstand beziehen, insbesondere hinsichtlich der Art der Beförderung durch das Transportmittel oder die Verladung“. Gleichartige Begriffsbestimmungen finden sich im § 2 Z 2 und 3 EisbVO 2003 und für den Betrieb auch im § 2 Z 3 StrabVO.

10) Die allgemeinen Regelungen zur Aufsicht nach dem EisbG ließen seit der Stammfassung zwei **Hauptziele** erkennen: Einerseits sollen die Rahmenbedingungen geregelt werden, die eine **Versorgung** der Öffentlichkeit mit den im öffentlichen Interesse gelegenen Eisenbahnverkehrsleistungen gewährleisten, und andererseits soll generell die **Ordnung und Sicherheit** auf Eisenbahnen gewahrt werden.

Im EisbG geht diese **Eisenbahnaufsicht** ausgehend von § 13 auch aus weiteren Bestimmungen im jeweiligen Sachzusammenhang des EisbG hervor. Die Aufsicht stützt sich weiterhin auf die Pflicht der **EisbU** zur laufenden Überwachung, deren Qualität einer periodischen externen Kontrolle unterliegt, und auf ein Bündel von Aufsichtsinstrumenten der **Eisenbahnbehörden**. Deren Aufsichtsinstrumente reichen von einer Reihe von Genehmigungsvorbehalten über Anzeige-, Melde- und Auskunftspflichten bis zu den Eingriffsrechten und zu den Verwaltungsstrafsanktionen (s Anm 1 zu § 13 sowie §§ 215 ff).

Die den Vorgaben der EU folgende Weiterentwicklung zu einem Schienenverkehrsmarkt auf dem Hauptnetz der Eisenbahnen hat erstens zur Einführung einiger neuer Aufsichtsinstrumente in der allgemeinen Eisenbahnaufsicht geführt, und zweitens kam die spezielle Aufsicht für den regulierten Schienenverkehrsmarkt hinzu. Mit dieser zusätzlichen **Regulierungsaufsicht** sind die besonderen **Regulierungsbehörden** betraut (s Vorbem zum 7. Teil). Die Regulierungsaufsicht stützt sich weniger darauf, Genehmigungen von vornherein zu erteilen, sondern vielmehr auf Anzeigen und Meldungen der Unternehmen, und sie reicht von den Entscheidungen im Beschwerdefall sowie den amtswegigen Eingriffsrechten und Zwangsmaßnahmen bis zur Initiierung von Verwaltungsstrafverfahren.

Für den Bereich des Schienenverkehrsmarktes wurde überdies eine **gesamthafte** Beobachtung und **Berichterstattung** eingeführt. Über die Eisenbahnsicherheit berichtet die/der BMVIT (nunmehr BMK) als Eisenbahnbehörde im Rahmen des Jahresberichtes gemäß § 13a, in den auch die Daten der Unfalluntersuchungsstelle einfließen, und dieser Bericht wird der ERA übermittelt. Über die Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes berichtet die Regulierungsbehörde SchiCGmbH im Tätigkeitsbericht gemäß § 78c und legt ihn nicht nur dem Nationalrat vor, sondern auch der (Europäischen) Kommission.

12) Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht zieht sich das Sicherheitsziel wie ein roter Faden durch das Gesetz. Die Genehmigungsvorbehalte zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen sollen die Betriebs- und Verkehrssicherheit gewährleisten. Die **Eisenbahnsicherheit** als die Sicherheit iSd EisbG ist für alle Arten von Eisenbahnen und den Verkehr auf ihnen erstens als die Abwehr von Gefahren für die Fahrgäste und die Kunden sowie für die Eisenbahnbediensteten zu gewährleisten, also als **Sicherheit innerhalb** der Eisenbahn; zweitens als die Abwehr von Gefahren aus der Eisenbahn für die Anrainer, also **nach außen**; und drittens als Abwehr bestimmter Gefahrentypen aus dem Anrainerbereich, also **von außen**.

Das hohe **Sicherheitsniveau** als allgemeines Maß der Gefahrenabwehr war bislang nur allgemein umschrieben und wird erst mit Hilfe der neuen unionsrechtlichen Instrumente für den Schienenverkehrsmarkt determiniert. Die **Sicherheitsstandards** als das Normalmaß der Gefahrenabwehr in einem Fachbereich sind meist anhand grundlegender Anforderungen, teils auch anhand spezifizierter Anforderungen geregelt. Die Anforderungen an die Sicherheit werden für die Planung und den Bau der Eisenbahnen grundsätzlich am Stand der Technik gemessen.

Während die Sicherheit das Ziel der Gefahrenabwehr umschreibt, werden mit der **Sicherung** im EisbG die Tätigkeiten umschrieben, die gesetzt werden müssen, um das Ziel zu erreichen, oder eine technische Anlage und Einrichtung, die zur Erzielung der Sicherheit dient (vgl. näher Catharin, Die Eisenbahnsicherheit, 277).

Inhaltsverzeichnis

[Das Inhaltsverzeichnis aus dem Text des EisbG ist in die einleitende Inhaltsübersicht dieses Buches (zum 3. Abschnitt: Eisenbahngesetz 1957 idGF) eingearbeitet.]

Zum Inhaltsverzeichnis:

1) Bei der Änderung 2006 wurde erstmals ein Inhaltsverzeichnis in das EisbG eingefügt, das die Übersicht erleichtern soll, nachdem das Gesetz wiederholt um Einfügungen und Änderungen angereichert worden war (RV 2006, 4). Sie dienen insb der Umsetzung der detailreichen Vorgaben aus dem Unionsrecht zur Regulierung des Schienenverkehrsmarktes sowie zur Eisenbahnsicherheit und zur Interoperabilität. Dieses Inhaltsverzeichnis wurde zuletzt bei der Änderung 2020 aktualisiert. Der Umfang des EisbG ist von **61** Paragrafen der Stammfassung auf **378** Paragrafen angewachsen.

1. Teil

Begriffsbestimmungen

Vorbem zum 1. Teil:

- 1) Die **allgemeinen** Begriffsbestimmungen des 1. Teiles über die **Arten** von **Eisenbahnen** gemäß §§ 1 bis 8 und 10 stammen dem Grunde nach bereits aus der Stammfassung.
- 2) In den 1. Teil eingefügt wurden als §§ 1a bis 1h, 9 und 9a sowie 10a Begriffe, die aus den Rechtsvorschriften der EU stammen und im EisbG nur in den Regelungen für den Bereich des **Schienenverkehrsmarktes** verwendet werden:

- In den §§ 1a bis 1i sind Begriffe aus der RL 91/440/EWG sowie der RL 2012/34/EU als auch der RL (EU) 2016/2370 umgesetzt. Sie betreffen die **EisbU** des Schienenverkehrsmarktes iZm der Trennung der Funktionen Fahrweg und Verkehr und bestimmte **Arten** von **Verkehrsdiensten**.
- Die §§ 9 und 9a enthalten Begriffe aus der **SichRL**.
- Der § 10a enthält die Definition der Schienen-**Infrastruktur**.

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.**

[Im § 1 entfielen bei der Änderung 2006 (BGBl I 2006/125) die frühere Gliederung in zwei Absätze und der Abs 2 aF bzgl der Seilbahnen; § 1 Abs 1 Z 1 und 2 aF über die Arten der Schienenbahnen wurde zu § 1 nF.]

1) **Zu § 1:** Die Differenzierung in **öffentliche** und **nicht-öffentliche Eisenbahnen** ist seit der Stammfassung eine wesentliche Unterscheidungsebene im EisbG. Öffentliche Eisenbahnen werden im § 2 als dem allgemeinen Verkehr dienend definiert, und das unterscheidet sie von den nicht-öffentlichen Eisenbahnen (s näher zu § 2). Diese Unterscheidung in öffentliche und nicht-öffentliche Eisenbahnen ist im Übrigen europäisch gesehen eher eine Besonderheit, die in etlichen Staaten und im Unionsrecht nicht aufscheint. Die Eisenbahnen, auf denen die Zugangsrechte auf dem Fahrweg eröffnet wurden, sind zwar in überwiegendem Maße öffentliche Eisenbahnen nach dem österreichischen EisbG. Die unionsrechtlichen Vorgaben zur Einräumung solcher Zugangsrechte erstrecken sich aber partiell auch auf gewisse nicht-öffentliche Eisenbahnen (s Anm 1 zu § 75a Abs 1).

2) Die **Seilbahnen** sind nach der Erlassung des SeilbG 2003 nicht mehr als Arten von Eisenbahnen im EisbG geregelt, und der frühere Verweis im Abs 2 des § 1 aF des EisbG ist bei der Änderung 2006 entfallen. Im § 1 nF sind die Arten von Eisenbahnen abschließend aufgezählt. Diese Arten von Eisenbahnen iSd EisbG sind allesamt **Schienenbahnen**, wogegen die Eisenbahnen im verfassungsrechtlichen Sinn des Kompetenztatbestandes gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG über die Schienenbahnen hinaus (weiterhin) auch die Seilbahnen mit umfassen. So stellt sich auf einfachgesetzlicher Ebene zwischen den Regelungen des EisbG und des SeilbG 2003 die Frage der **Abgrenzung** für diejenigen Bahnen, die sowohl **Seil** als auch **Schiene** als Konstruktionsmerkmale aufweisen. Bahnen, deren Fahrbetriebsmittel durch (iSv mittels) Seile(n) spurgebunden bewegt werden, fallen als Seilbahnen unter das SeilbG 2003, auch wenn die Fahrbetriebsmittel spurgebunden auf Schienen fahren. Das sind Standseilbahnen gemäß § 2 Z 2 SeilbG

2003. Diese Abgrenzung hat sich durch das Ausscheiden der Seilbahnen aus dem EisbG nicht geändert (vgl. *Morscher/Christ*, Das neue SeilbG 2003, ZVR 2004, 343 [344]). Kein gesetzliches Abgrenzungskriterium ist es hingegen, dass Seilbahnen idR berg- bzw talwärts befördern, und das insb in touristischem Zusammenhang. Berg- bzw talwärts befördernde Seilbahnen können durchaus auch in das System innerstädtischer Beförderungsmittel eingebunden sein, wie zB die Standseilbahnen auf den Schlossberg in Graz oder die Hungerburg in Innsbruck. Allerdings ist es denkbar, dass Seilbahnen auch in ebenem Gelände als Beförderungsmittel etwa im Ballungsverkehr zum Einsatz kommen werden (vgl etwa die Projektvorstellungen zu einem so genannten Cable-Liner, wie sie in Österreich mehrmals auftauchten, bisher aber nicht realisiert wurden).

3) Die nicht durch Seile bewegten schienengebundenen **Bergbahnen** fallen weiterhin unter das EisbG und seine Arten von Eisenbahnen, wie insb die **Zahnradbahnen**. Das ergibt sich aus den Begriffsdefinitionen im EisbG einerseits und im SeilbG 2003 andererseits (einen ausdrücklichen Hinweis enthält im Übrigen der Art 1 Abs 6 der dem SeilbG 2003 zugrunde liegenden RL 2000/9/EG über Seilbahnen für den Personenverkehr, ABl L 2000/106, 21). Als Beispiele von Bergbahnen, die zu den Eisenbahnen gemäß EisbG zählen, seien die Schneebergbahn, die Schafbergbahn und die Höhenbahn Schoberboden-Reißeck als Nebenbahnen oder die Pöstlingbergbahn in Linz als Straßenbahn genannt.

4) Vom Kompetenztatbestand in seinem versteinerten Umfang nicht erfasst sind gewisse Arten von Bahnen, die gar nicht Verkehrszwecken dienen. Nicht erfasst sind, abgesehen von den durch Seile bewegten Aufzügen innerhalb von Bauwerken, Schienenbahnen wie die **Vergnügungsbahnen** in Freizeitanlagen (vgl hiezu *Zeleny*, Eisenbahnplanungs-/baurecht, 82: Hochschau-, Grotten- und Liliputbahnen).

5) Wenn für eine öffentliche Eisenbahn oder einen Streckenteil die auf Dauer gerichtete Einstellung des ganzen Betriebes nach § 29 aF bewilligt und entschieden wurde, dass das EisbU die Anlagen nicht beseitigen muss, und sie dann in einer Nachnutzung nur mehr für Vergnügungsfahrten dienen sollten, wurde ein solches Vorhaben in der Vollzugspraxis unter Bezeichnungen wie **Veranstaltungsbahn oder Museumsbahn** eingestuft und nach dem Veranstaltungsrecht der Länder behandelt.

Eine öffentliche Eisenbahn bedarf nach den bei der Änderung 2006 modifizierten §§ 28 und 29 weiterhin einer (eisenbahn)behördlichen Bewilligung zur dauernden Betriebs-einstellung, und in jedem Fall einer dauernden Einstellung einer Eisenbahn ist die Auflassung und deren Feststellung bzgl der Eisenbahnanlagen nötig. Eine Nachnutzung für andere Zwecke als die einer Eisenbahn iSd EisbG unterliegt aber auch weiterhin nicht seinem Genehmigungsregime.

6) Bahnen **neuerer Technologie** sind nach den allgemein umschriebenen Merkmalen der einzelnen Arten von Schienenbahnen einzuordnen. So wäre etwa eine für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienen-Schwebebahn, die für den Ortsverkehr bestimmt ist, als straßenunabhängige Straßenbahn einzuordnen, wie das auch die beispielsweise Aufzählung von Schwebebahnen oder ähnlichen Bahnen besonderer Bauart

im § 5 Abs 1 Z 2 aufzeigt. Wenn eine solche Schwebbahn für einen großräumigen Verkehr geplant und gebaut werden sollte, wäre sie von der Verkehrsbedeutung her wohl als Hauptbahn einzustufen, und das im Wege einer Verordnung gemäß § 4 Abs 1.

7) Der örtliche Anwendungsbereich des EisbG als Bundesgesetz reicht dem Territorialitätsprinzip nach Art 3 B-VG folgend bis zur **Staatsgrenze**. Bei grenzüberschreitenden Eisenbahnen ist die Staatsgrenze aber keine geeignete Trennlinie. Die Verknüpfung an der Staatsgrenze wird in bilateralen Abk geregelt (vgl Vorbem zum 5. Teil), und das EisbG ist bzgl der in Österreich gelegenen Teile der Grenzstrecken nur insoweit anzuwenden, als nicht die bilateralen Abk abweichende Bestimmungen enthalten (vgl auch RV 1956, zu § 1).

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

1) Zu § 1a: Der Wirkungsbereich eines EisbIU sind **Haupt- und vernetzte Nebenbahnen** als Fahrwege im Bereich des Schienenverkehrsmarktes. Die **Vernetzung** ist eine qualifizierte Form der Verknüpfung. Es genügt nicht eine Verknüpfung örtlich benachbarter Anlagen, sondern die Verknüpfung muss technisch dergestalt sein, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne technische Hilfsmittel wie zB Rollschemel möglich ist, also ein durchgängiger Fahrbetrieb. Das ist die infrastrukturelle Voraussetzung für die Erbringung durchgängiger Verkehrsleistungen auf wirtschaftlicher Basis, und das derart verknüpfte Netz ist nach dem 6. Teil des EisbG das für den Bereich des Schienenverkehrsmarktes.

Die Haupt- und vernetzte Nebenbahnen betreibenden EisbU sind als EisbIU definiert, die auf ihnen Verkehrsleistungen erbringenden EisbU als EisbVU, und die in beiden Funktionen tätigen EisbU als integrierte EisbU. Nach dem BBG idGF gibt es im Bereich der ÖBB nur mehr die getrennten Unternehmensformen. Privatbahnen betreibende Unternehmen sind überwiegend integrierte EisbU, und einige sind an neu gegründeten EisbVU beteiligt.

2) Sowohl EisbIU als auch EisbVU können neben ihrer Berechtigung zum Bau und Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen bzw zum Verkehr auf ihnen auch über eine Berechtigung zum Bau und Betrieb samt Verkehr bzgl anderer Eisenbahnen verfügen. Ein ausschließlich eine oder mehrere solcher anderen Bahnen (nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen) betreibendes und auf ihnen Verkehr führendes EisbU fällt nicht in den Bereich des Schienenverkehrs-

marktes mit seinen differenzierten Unternehmensformen und es ist daher keiner dieser Kategorien zuzuordnen: es ist weder EisbIU noch EisbVU noch integriertes EisbU; es ist und bleibt vielmehr ein EisbU schlechthin (vgl hiezu RV 2004, zu §§ 1a bis 1c).

3) Als Unternehmenszweck wird definitorisch verlangt, dass ein EisbIU dem **Bau und Betrieb** von Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen dient. Eine Planungs- und Errichtungsgesellschaft, wie die vormalige HL-AG oder die BEG, erfüllt nur die erstere Teilfunktion in der Planungs- und Bauphase und dient nicht auch dem Betrieb. Sie ist demnach kein EisbIU. Eine solche Gesellschaft stellt nur die Eisenbahn bzw den Streckenteil her, welche dann ein zum Betrieb berechtigtes EisbIU betreibt.

4) Für EisbIU wird die **Verfügungsberechtigung** über die Eisenbahn verlangt. Aus dem Zusammenhang im EisbG ist zu schließen, dass es dabei nicht auf eine bestimmte zivilrechtliche Form wie Eigentum, Besitz oder Pacht ankommt, sondern darauf, dass die Verfügungsberechtigung dergestalt ist, dass sie einerseits die Erfüllung der Pflichten iZm Bau und Betrieb der Eisenbahn (insb nach §§ 19 ff) und andererseits die Wahrnehmung der Aufgaben als Fahrwegbetreiber (insb nach dem 6. Teil) gewährleistet.

5) Hinweise auf die EisbIU:

Innerhalb der Bundesbahnstruktur ist gemäß § 31 BBG die Aufgabe eines EisbIU der **ÖBB-Infrastruktur AG** zugewiesen, welche als EisbIU eine Mehrzahl von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen betreibt.

EisbIU außerhalb der Bundesbahnstruktur betreiben vernetzte Nebenbahnen aufgrund einer Konzession gemäß § 14 Abs 1 Z 2; im Bereich der Organisation und Finanzierung werden diese Eisenbahnen als **Privatbahnen** iSd PrivbG bezeichnet. In den meisten Fällen handelt es sich um als EisbIU tätige integrierte EisbU, welche eine oder mehrere vernetzte Nebenbahnen als Privatbahnen betreiben und gleichzeitig als EisbVU über eine Verkehrsgenehmigung oder Verkehrskonzession verfügen, wie das bei der AG der Wiener Lokalbahnen, der GKB, der Montafonerbahn AG, der Neusiedlerseebahn GmbH und der Raabb AG, der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation sowie den Steiermärkischen Landesbahnen der Fall ist. Es kann sich aber auch um bloße EisbIU handeln, wenn sie nur eine oder mehrere Eisenbahnen betreiben und nicht gleichzeitig auch über eine Berechtigung zur Erbringung von Verkehrsleistungen verfügen, wie das etwa bei der Linzer Lokalbahn AG als EisbIU der Fall ist, für die als Betriebsführer und EisbVU auf ihrer Strecke die Stern & Hafferl VerkehrsgmbH tätig ist. Zur Unterscheidung in Bundes- und Privatbahnen vgl auch Anm 9 zu § 4.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsdienste auf der Eisenbahninfrastruktur 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.