

01/2024

ÖZAV
extra

Plädoyer für ein neues Eisenbahngesetz

Julia Gutenbrunner
Hanno Liebmann



ÖZV extra

Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft Sonderausgabe 1/2024

Medieninhaber und Herausgeber:

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG)

1090 Wien, Kolingasse 13/7, Telefon: +43 / 1 / 587 97 27

Redaktion:

Karl-Johann Hartig

Layout:

Renée Ramdohr

Offenlegung gemäß Mediengesetz: Ziel der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist es, die Verkehrswissenschaft zu fördern, verkehrswissenschaftliche, -technische und -politische Themen zu behandeln, Lösungen aufzuzeigen so- wie neue Erkenntnisse der verkehrswissenschaftlichen Forschung bekannt zu machen.

Plädoyer für ein neues Eisenbahngesetz

Hanno Liebmann, Julia Gutenbrunner

1. Einleitung

Das Eisenbahngesetz (EisbG)¹, Baujahr 1957, ist in die Jahre gekommen. Der Gesetzestext ist in weiten Teilen entweder überholt oder nicht mehr zeitgemäß. Die zahlreichen Novellen haben daran nichts geändert. Im Gegenteil: Einige Bereiche dümmern im Urzustand in völliger Unklarheit vor sich hin, manches wurde notdürftig repariert oder gar nur kosmetisch behandelt und vieles wurde überreguliert. Die Verwirrung ist nach 33 Novellen größer denn je.

Jeder, der mit der Eisenbahn zu tun hat, sucht im EisbG häufig und sogar bei grundsätzlichen Fragen vergeblich nach Antworten. Es ist höchste Zeit für eine Notbremsung. Das EisbG muss durchgreifend neu gestaltet und wiederverlautbart werden.

Das EisbG ist nicht die einzige Dauerbaustelle im Eisenbahnwesen. Insbesondere die dazu erlassenen Verordnungen, aber auch das ÖPNRV-G² und Gesetze aus angrenzenden Bereichen wie das BVergG³ sind dringend reparaturbedürftig. Ganz zu schweigen von der berühmterichtigten PSO-VO⁴, die uns das Unionsrecht beschert hat.⁵ Echte Reformen sind auf nationaler als auch auf EU-Ebene überfällig. Stattdessen werden ständig zusätzliche Regelungen produziert, die die Anwendung zusehends erschweren.

Ein Plädoyer muss kurz sein. Daher werden die meisten Themen nur angerissen oder schlagwortartig angesprochen. Wir könnten über jeden einzelnen Punkt ausführliche Abhandlungen verfassen. Für so viel ist hier kein Platz. Im Folgenden werden nur einzelne Beispiele aus dem EisbG und einigen Verordnungen herausgegriffen, die vor allem Eisenbahnunternehmen, Ländern, Gemeinden, Verkehrsverbänden, Planern und Behörden in der Praxis immer wieder Probleme bereiten.

2. Uneinheitliche Begriffe und Abweichungen vom Unionsrecht

Der nationale Gesetzgeber hatte im EisbG einen gewissen Hang zur epischen Breite. Viel zu oft werden viel zu viele Worte gebraucht. Das ist schon am Titel zu erkennen: „*Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen*“. Was heißt das bitte und weshalb wurde das so formuliert? Wäre nicht zB mit einem „Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen“ alles gesagt? Oder mit einem „*Allgemeinen Eisenbahngesetz*“ nach deutschem Vorbild?⁶

Die Begriffsbildung ist überhaupt ein eigenes Thema. So werden Begriffe oft weder definiert noch einheitlich verwendet. Oder definiert und dann nicht verwendet. ZB erscheint es zwar logisch, dass mit der „*Eisenbahn*“ im Sinne von § 1 EisbG grundsätzlich das Verkehrsmittel und mit der undefinierten „*Schiene*“ die Strecke gemeint ist.⁷ Die Begriffe werden aber vermischt, wenn etwa im Titel oder bei der Beschreibung von Eisenbahnanlagen vom Verkehr auf Eisenbahnen die Rede ist.⁸

Der Gesetzgeber ist verpflichtet, inhaltlich ausreichend bestimmte Regelungen zu schaffen. Das

ist verfassungsrechtlich vorgegeben und wird aus dem Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) abgeleitet.⁹ Mit anderen Worten: Ein Gesetz muss zumindest benutzerfreundlich sein. Das EisbG ist aber teilweise sogar für Spezialisten eine Herausforderung.

Weshalb muss der Anwender regelmäßig einem Rätselraten ausgesetzt werden? Weshalb soll man Begriffe wie „Eisenbahn“ oder „Vernetzung“¹⁰ oder „Verknüpfung“¹¹ nur verstehen können, wenn sie jeweils im Kontext einer Bestimmung interpretiert werden müssen? Das wird schon lange von vielen Seiten kritisiert.¹² Eine einheitliche Begriffsbildung ist aber offenbar weiterhin nicht in Sicht.¹³

Auch bei der Umsetzung der EU-Richtlinien ist im EisbG manches auf der Strecke geblieben. Der Gesetzgeber hat es nicht einmal geschafft, wesentliche Begriffe aus dem Unionsrecht zu übernehmen. Dazu nur zwei Beispiele:

- Der „Infrastrukturbetreiber“ der EU¹⁴ ist im EisbG ein „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“.¹⁵
- Das „Zweissystem-Stadtbahnfahrzeug“ bzw das „Stadtbahnfahrzeug“ aus dem Unionsrecht, das faktisch immer wichtiger wird, sucht man bei uns vergeblich.¹⁶ Und das, obwohl solche Fahrzeuge in Österreich eingesetzt werden. Wie gleich zu sehen sein wird, fehlen auch dafür notwendige Regelungen.

3. Unklarheiten bei Hauptbahnen und Nebenbahnen

Weshalb gibt es für die Hauptbahnen keine abschließende Definition?

§ 4 Abs 1 EisbG sagt uns einleitend, dass Hauptbahnen für den öffentlichen Verkehr größere Verkehrsbedeutung haben. So weit, so gut. Aber: Nur Hochleistungsstrecken sind eindeutig Hauptbahnen. Sie werden laut § 4 Abs 1 Z 1 EisbG durch Verordnungen festgelegt, von denen bisher insgesamt sechs erlassen wurden.¹⁷

Alle anderen Hauptbahnen müssten gemäß § 4 Abs 1 Z 2 EisbG ebenfalls durch Verordnungen bestimmt werden. Das ist aber nie geschehen. In der Vergangenheit ist ein Versuch, eine Hauptbahn-Verordnung zu erlassen, am Widerstand der Länder gescheitert. Das ist mehr als zwanzig Jahre her. Und das war es dann auch.

Jetzt müsste die Frau Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie tätig werden, wobei wir im Folgenden der Einfachheit halber vom Bundesministerium sprechen (BMK). Im Gesetzestext heißt es immer noch, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verordnungen erlassen müsste, aber, wie gesagt, ist auch er untätig geblieben.

Das heißt also, dass es für die Einordnung von allen Strecken, die keine Hochleistungsstrecken sind, keine Rechtsgrundlage gibt.¹⁸ Und das gilt nicht nur für Hauptbahnen. Nebenbahnen werden nämlich in § 4 Abs 2 EisbG nach dem Ausschlussprinzip definiert und sollen Schienenbahnen sein, die weder als Hauptbahnen noch als Straßenbahnen gelten.

Es ist auch nicht immer erkennbar, nach welchen Kriterien die Aufteilung in der Praxis vorgenommen wird.¹⁹ Die Probleme, die damit verbunden sind, liegen auf der Hand, wie

folgende Beispiele zeigen:

- Die Frage, ob wir es mit einer Hauptbahn, einer Nebenbahn oder einer Straßenbahn zu tun haben, entscheidet auch über die Behördenzuständigkeit. ZB fallen alle Angelegenheiten der Hauptbahnen in die Zuständigkeit des BMK,²⁰ während die Agenden bei Nebenbahnen zwischen BMK und Landeshauptleuten (LH) aufgeteilt werden, und zwar noch dazu kompliziert.²¹
- Manche Nebenbahnen fallen unter bestimmten Voraussetzungen nicht in das Regime zur Regulierung des Schienenverkehrsmarkts. Wir sprechen dabei von Regelungen für das hochrangige Schienennetz, die sich im Wesentlichen im 6. Teil des EisbG finden.²² Die Ausnahmen sind gelinde gesagt komplex gefasst, um nicht zu sagen unlesbar.²³
- Ebenso sind manche Nebenbahnen unter bestimmten Voraussetzungen von den Interoperabilitätsvorschriften ausgenommen, die vor allem im 8. Teil des EisbG geregelt werden.²⁴ Auch diese Ausnahmen sind schwer fassbar.²⁵

Dabei geht es keineswegs nur um wissenschaftliche Abgrenzungsfragen, sondern um die wirtschaftlichen Folgen für Eisenbahnunternehmen, die Regulierungs- und Interoperabilitätsvorschriften zu beachten haben. Marktregulierung bedeutet entgegen aller Intentionen einer Liberalisierung mehr Bürokratie, Interoperabilität mehr Bürokratie und höhere Kosten.

Die Reform, die ansteht, wäre verhältnismäßig einfach mit einer Verordnung umzusetzen, ohne in grundlegende Turbulenzen zu geraten oder gar eine Folgenlawine auszulösen. Man muss nämlich nicht, wie manche vielleicht befürchten werden, das Regime der Hochleistungsstrecken mit den entsprechenden Strecken-Verordnungen antasten. Das könnte ja zu unerwünschten Netzänderungen und kostspieligen und langwierigen strategischen Umweltschüffungen führen, die unter diesem Aspekt sinnlos wären. Eine Hauptbahn-Verordnung kann das vorhandene Regelwerk der Hochleistungsstrecken ganz einfach ergänzen.

Die Themen spielen auch dort eine wesentliche Rolle, wo der Schienenverkehr Stadtgrenzen überschreitet. Durchgehende Verbindungen in die Regionen werden immer wichtiger. Tram-Trains sind in aller Munde.

4. Unklarheiten bei Straßenbahnen und Tram-Trains²⁶

Tram-Trains sind die unionsrechtlich definierten „*Stadtbahnfahrzeuge*“ der Zukunft, für die es bei uns, wie gesagt, keine klaren Regelungen gibt. Oder sind das nach dem Verständnis des EisbG Straßenbahnen?

Nach dem Tram-Train-Konzept werden Regionalbahnen im Stadtgebiet auf dem Straßenbahnnetz geführt. Dabei sind gewisse Vernetzungen bzw Verknüpfungen zwingend erforderlich. Die Fahrzeuge werden dementsprechend als Mischform aus Straßenbahn und schwerem Schienenfahrzeug konzipiert und ausgestattet. Bekannt ist vor allem das richtungsweisende „*Karlsruher Modell*“, aus dem sich die Begriffe der „*Zweissystembahnen*“ und der „*Zweissystemfahrzeuge*“ herausgebildet haben.²⁷ Es gibt dafür zahlreiche praktische Beispiele, wie die Badner Bahn, die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf oder die Stubaitalbahn. Darauf werden wir noch zu sprechen kommen. Auch im Ausland sind derartige Modelle weit

verbreitet.²⁸

Straßenbahnen können laut EisbG innerhalb eines Orts verkehren oder mehrere benachbarte Orte miteinander verbinden.²⁹ Im Gegensatz zu Haupt- und Nebenbahnen besteht das Netz der Straßenbahnen aber im Regelfall für sich allein, also ohne Anschluss an das gesamte Eisenbahnnetz.³⁰

Die Einordnung als Haupt- und Nebenbahn oder als Straßenbahn führt ua auch zu unterschiedlichen Bau- und Betriebsvorschriften:

- Haupt- und Nebenbahnen fallen unter die Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV).³¹
- Für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen gilt die Straßenbahnverordnung (StrabVO).³²

Fraglich ist nun, wie eine Straßenbahn mit einer Haupt- oder Nebenbahn verbunden wird, damit rechtlich etwas Vernünftiges herauskommt. Die Verbindung ist technisch schon anspruchsvoll genug, wenn zB Betriebssysteme gewechselt werden müssen.

Eine Vernetzung ist im EisbG ausdrücklich nur für Haupt- und Nebenbahnen vorgesehen.³³, was zB dann verständlich wird, wenn man eine vernetzte Nebenbahn der Marktregulierung bzw der Interoperabilität unterwerfen will (oder muss). Wie verhält sich das aber, wenn eine Straßenbahn im durchgängigen Verkehr über Stadtgrenzen hinweg direkt in eine Hauptbahn einmünden soll? Da werden in der Praxis Stimmen laut, die meinen, das dürfte – streng nach dem Buchstaben des Gesetzes – gar nicht sein.

Wir meinen, dass eine Straßenbahn durchaus in eine Hauptbahn münden darf. Dementsprechend kann ein durchgängiges Verkehrsnetz auch aus Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen bestehen, aber eine gesetzliche Klarstellung könnte wohl nicht schaden.

Hilfe finden wir im 5. Teil des EisbG über die „*Verknüpfung von Schienenbahnen*“. Demnach können alle Arten von Schienenbahnen bzw Eisenbahnen miteinander verbunden werden. Das gilt nach einhelliger Meinung in der Literatur für sämtliche Arten, also zB nicht nur für die Verknüpfung einer Straßenbahn mit einer anderen, sondern auch dann, wenn eine Straßenbahn mit einer Hauptbahn zusammentrifft.³⁴ § 53a EisbG begründet dafür ein durchsetzbares Recht auf „*Anschluss und Mitbenützung*“.³⁵

Und dennoch wird in der Praxis und sogar von Behörden der Standpunkt vertreten, dass das Verknüpfungsregime für die Verbindung des Regionalverkehrs mit der städtischen Straßenbahn keine Grundlage wäre und daher das Straßenbahnunternehmen auch keinen durchsetzbaren Anspruch auf Anschluss und Mitbenützung hätte. Aus unserer Sicht trifft das nicht zu, aber nur eine Klarstellung im Gesetz könnte solche Diskussion entbehrlich machen.

Dabei gibt es, wie gesagt, so schöne praktische Beispiele, die zeigen, wie es funktionieren kann. Wir denken an die Badner Bahn, die seit 150 Jahren fährt und wohl als Strecke mit den ersten Tram-Trains bezeichnet werden kann. Streckenführung und Fahrbetriebsmittel sind der Straßenbahn ähnlich, sie wird aber als vernetzte Nebenbahn geführt, und zwar in den Stadtgebieten Wien und Baden als Straßenbahn nach der StrabVO und außerhalb als Nebenbahn nach der EisbBBV.

Konkret bestehen Verbindungen mit der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese Strecken sind, soweit ersichtlich, Haupt- und Nebenbahnen, auf denen Schienenfahrzeuge regelmäßig überwechseln, sodass Verknüpfungen und darüber hinaus offenbar Vernetzungen im Sinne des EISB-G vorliegen sind. Ähnlich verhält es sich mit der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, wobei zu bemerken ist, dass zu beiden Projekten höchstgerichtliche Entscheidungen ergangen sind, in denen wesentliche eisenbahnrechtliche Fragen unterschiedlich gelöst wurden:

- Im Fall der Badner Bahn hat der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) ausgesprochen, dass alle Eisenbahnen in ihrer gesamten Ausdehnung entweder zur Gänze eine Hauptbahn, eine Nebenbahn oder eine Straßenbahn sein müssten.³⁶
- Im Gegensatz dazu war die Unterteilung in Straßenbahn- und Nebenbahnabschnitte bei der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf laut VwGH zulässig.³⁷

Das heißt auch, dass wir im ersten Fall eine einheitliche Konzession als Nebenbahn vor uns haben, während im zweiten Fall Straßenbahn- und Nebenbahnkonzessionen erteilt wurden. Das führt bei neuen Projekten zu weiteren Fragen. Insbesondere Behördenzuständigkeit und Konzessionslage sind trickreich. Gerade für neue Tram-Trains.

Bemerkenswert ist ferner, dass der Bund, vertreten durch das BMK, Tram-Train-Projekte wie die Regionalstadtbahn Linz und die Stubaitalbahnen fördert und damit offenkundig von der Genehmigungsfähigkeit ausgeht.³⁸ Der Weg dorthin ist aber weit und könnte legislativ klarer und einfacher gestaltet sein. Außerdem ist der Gesetzgeber aufgefordert, die tatsächlichen Verhältnisse, die das Gesetz überholt haben, einzuholen und Rechtssicherheit zu schaffen.

4. Unübersichtliche und unverständliche Behördenzuständigkeiten

Wie wir bereits gesehen haben, sind die Behördenzuständigkeiten nicht gerade übersichtlich geregelt. So ist es schon schwer nachzuvollziehen, wie man die Kompetenz zwischen Bund und Ländern so subtil zersplittern konnte, dass man sich sehr anstrengen muss, um die zuständige Behörde herauszufinden.³⁹ Es ist auch nicht besonders praktisch, wenn einzelne Themen von vernetzten und nicht vernetzten Nebenbahnen dem BMK vorbehalten sind, während andere Aufgaben aus genau diesen Bereichen den LH obliegen.⁴⁰ Der Rechtsschutz ist genauso unbefriedigend zwischen Bundesverwaltungsgericht und Landesverwaltungsgerichten verteilt.

5. Veraltetes Konzessionsregime und unübersichtliche Genehmigungslage mit überbordender Bürokratie

Wer eine Konzession braucht, ist arm dran. Wer von den Vorschriften befreit ist, kann sich glücklich schätzen. Namentlich ist aber nur für „bundeseigene“ Eisenbahnen keine Konzession vorgeschrieben.⁴¹ Das heißt, dass alle Eisenbahnunternehmen außer den Gesellschaften des ÖBB-Konzerns und anderen bundeseigenen wie die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ein aufwendiges Verfahren durchlaufen müssen, um eine Strecke zu bauen.⁴² ZB auch Landesgesellschaften, die Strecken von der ÖBB-Infrastruktur AG übernehmen.

Ist das gerechtfertigt und noch zeitgemäß? Macht es tatsächlich einen Unterschied, ob hinter einem Eisenbahnunternehmen der Bund oder ein Bundesland steht?

Das Genehmigungsregime ist insgesamt überladen. Auch was im Gesetz oft einfach aussieht, kann mit hohem Aufwand verbunden sein und dann dauert ein Konzessionsverfahren gleich ein paar Jahre. Das ist aber bekanntlich nicht das Ende der Geschichte. Wir brauchen zumindest noch eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und eine Betriebsbewilligung sowie häufig noch eine Reihe von Genehmigungen aus anderen Materiengesetzen.

Das System der mehrstufigen Genehmigungen findet man sogar bei nicht-öffentlichen Eisenbahnen. So wird für eine schlichte Anschlussbahn eine Grundsatzgenehmigung und darüber hinaus eine Baugenehmigung und wiederum eine Betriebsbewilligung benötigt.⁴³

Die grundlegende Frage über einen sinnvollen Lösungsansatz zur Vereinfachung und Modernisierung lautet: Weshalb zieht man nicht zumindest die ersten beiden Schritte zusammen?

Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Konzession für die öffentliche und die Grundsatzgenehmigung für die nicht-öffentliche Eisenbahn als solche abzuschaffen und Anforderungen, die vernünftigerweise zu erfüllen sind, jeweils in das Baugenehmigungsverfahren einzubeziehen.

6. Überregulierung

Die Liste der Unzulänglichkeiten ließe sich noch lange fortsetzen. Wir wollen hier nur mehr einigen traurigen Höhepunkten Aufmerksamkeit schenken. Wir haben bereits gesehen, dass die Überregulierung ein gern gesehener Fahrgast ist, und weniger wäre tatsächlich mehr:

- Wie oft sollen Eisenbahnunternehmen und die sogenannten Träger der Straßenbaulast, das sind Bund Länder und Gemeinden, noch über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und die damit verbundenen Kosten streiten? Einigt man sich nicht, sind die Kosten nach der gesetzlichen Zweifelsregelung 50:50 zu teilen. Wer damit nicht einverstanden ist, kann ein Verfahren einleiten.⁴⁴ Das dauert erfahrungsgemäß lange und endet im Regelfall damit, dass die Kosten erst recht wieder 50:50 geteilt werden müssen. Dazu kommen die überbordenden Regelungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV), die in weiten Teilen entrümpelt werden könnte.⁴⁵ In beiden Bereichen wird viel gesagt, aber Wesentliches verschwiegen. So sind zB verfahrensrechtliche Fragen wie die der Parteistellung seit geraumer Zeit ungeklärt. Genauso unklar ist, weshalb man für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung und die Kostenteilung überhaupt mehrere Verfahren und ua eine eigene Sachverständigenkommission braucht, und nicht alles in einem einzigen Verfahren erledigt werden kann.⁴⁶
- Apropos Verordnung: Sehen wir uns die Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben (VgEV) an, so fällt gleich auf, dass dort zunächst einmal der Gesetzestext wörtlich wiederholt wird.⁴⁷ Dann werden umfangreiche Beispiele gebracht, die zahlreiche Fragen offenlassen, aber laut Erlass des BMK als abschließende Liste genehmigungsfreier Vorhaben zu verstehen sein sollen.⁴⁸ Das passt gar nicht zum Wortlaut und zum Zweck der Regelungen. Jedenfalls wird beschrieben, was unter

„umfangreichen Arbeiten“ zu verstehen ist, die ua eine Genehmigungspflicht begründen.⁴⁹ Solche „umfangreichen Arbeiten“ sind aber auch Tatbestandsmerkmale der Aufrüstung und der Erneuerung von Teilsystemen unter den Interoperabilitätsvorschriften.⁵⁰ Nur werden sie dort leider gar nicht definiert und die VgEV ist, systematisch betrachtet, im Bereich der Interoperabilitätskomponenten nicht anwendbar. Oder doch?

- Zum Schluss nur noch eine Kleinigkeit: § 75b EisbG. Demnach darf außerhalb des regulierten Schienenverkehrsmarkts freiwillig Zugang zu Eisenbahnanlagen eingeräumt werden. Die gesetzliche Vorschrift sagt uns also, dass ein Eisenbahnunternehmen freiwillig etwas tun darf. Die Vertragsfreiheit gehört jedoch zu den Grundwerten unserer Rechtsordnung und solche freiwilligen Zugangsvereinbarungen bedürfen keiner besonderen Regelung. Das gilt umso mehr, als es hier um den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr geht, der in verknüpfter Form schon lange funktioniert hat, bevor § 75b EisbG eingeführt wurde. Wie wird gesehen haben, sind der Zugang bzw Anschluss und Mitbenützung auch in diesen Bereichen durchsetzbar.⁵¹

7. Schlussbemerkung

Die Autoren sind als Berater im Eisenbahnwesen tätig. Dr. Hanno Liebmann ist Rechtsanwalt und Partner und Mag. Julia Gutenbrunner ist Rechtsanwaltsanwärtlerin bei der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien. Eine ihrer Hauptaufgaben bei Eisenbahnprojekten aller Art ist es, zu improvisieren, und sie hoffen daher im Interesse aller Beteiligten auf Besserung. Die durchgreifende Neugestaltung des EisbG wäre der erste Schritt, den der Gesetzgeber dafür setzen müsste. Parallel dazu sollte die Reform der Verordnungen zum EisbG in Angriff genommen werden.

Das Plädoyer ist der Auftakt zu weiteren Beiträgen, die in den folgende Heften erscheinen werden. Die Autoren bedanken sich bei Herrn Dr. Karl-Johann Hartig für die wertvollen Anregungen.

Fußnoten

¹ Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl 1957/60 idF BGBl I 2021/231.

² Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G) BGBl I 1999/204 idF BGBl 2015/59.

³ Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2018 – BVergG) BGBl I 2018/65 idF BGBl II 2019/91.

⁴ Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates v 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates, ABl 2007 L 315, 1 idF der Verordnung (EU) 2016/2338, ABl 2016 L 354, 22 (PSO-VO).

⁵ Zu all dem vgl zB *Liebmann*, Alte und neue Rätsel im Schienenpersonenverkehr – Fragen und Antworten, in *Paulus*, Regulierungsrecht, Jahrbuch 17 (2017) 85.

⁶ (Deutsches) Allgemeines Eisenbahngesetz v 27.12.1993, BGBl I 1993, 2378 idF BGBl I 2021, 4147.

⁷ Vgl *Liebmann*, Kommentar zum Eisenbahngesetz³ (2014) § 1 Rz 6.

⁸ § 10 EisbG.

⁹ Art 18 Abs 1 und 2 B-VG.

¹⁰ Vgl § 1a EisbG; Näheres dazu gleich weiter unten.

¹¹ Vgl § 53a Abs 1 EisbG; Näheres dazu gleich weiter unten.

¹² Vgl zB *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz⁴ (2022) Vorbemerkungen zum EisbG, Rz 8; so auch schon in den Voraufgaben, zB *Catharin/Gürtlich*, EIsbG² Vorbemerkungen zum EisbG, Rz 8 (2010).

¹³ *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, EIsbG⁴ Vorbemerkungen zum EisbG, Rz 8.

¹⁴ Art 3 Z 2 Richtlinie (EU) 2012/34 des Europäischen Parlaments und des Rates v 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl 2012 L 343/32, 32 idF der Richtlinie (EU) 2016/2370, ABl 2016 L 352, 1 (RL (EU) 2012/34).

¹⁵ § 1a EisbG.

¹⁶ Vgl zB Art 1 Abs 3 lit b) und Abs 5 sowie Art 2 Z 18 und 29 RL (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11.5.2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, ABl 2016 L 138, 44 idF der RL (EU) 2020/700, ABl 2020 L 165, 27 und der Berichtigung, ABl 2021 L 458, 539 (RL (EU) 2016/797); Art 11 Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission v 4.4.2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der RL (EU) 2016/797 (DVO (EU) 2018/545).

¹⁷ Vgl zB die Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung) BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/397.

¹⁸ *Liebmann*, EIsbG³ § 4 Rz 5.

¹⁹ *Liebmann*, EIsbG³ § 4 Rz 5; *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht I⁴ (2022) § 4 EIsbG, Rz 15.

²⁰ § 12 Abs 2 Z 1 EIsbG.

²¹ Vgl zB § 12 Abs 2 Z 2 und 3 EIsbG.

²² §§ 54 bis 75e EisbG.

²³ Vgl vor allem § 54a EisbG.

²⁴ §§ 86 bis 118 EisbG.

²⁵ Vgl §§ 86 Abs 2 und 186 Abs 2 EisbG.

²⁶ Den Tram-Trains werden wir in einer der folgenden Ausgaben einen eigenen Beitrag widmen.

²⁷ Vgl zB *Speck*, Darf die Straßenbahn den Regionalverkehr bedienen? NundR 2021, 95.

²⁸ Vgl zB zu britischen und französischen Systemen *UK Tram*, A Guide to Promoters Planning to Operate Light Rail and Other Non-Mainline Vehicles on Network Rail Managed Infrastructure, und *STRMTG/EPF*, Guide d'application – Les systèmes ferroviaires, guidés et mixtes.

²⁹ § 5 Abs 1 und 2 EisbG. Bemerkenswert ist, dass auch hier unterschiedliche Begriffe verwendet werden: „*Schienebahn*“ für die Straßenbahn im Ortsgebiet und „*Eisenbahn*“ für die Straßenbahn zwischen Orten.

³⁰ *Liebmann*, EisbG³ § 5 Rz 1.

³¹ Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und betriebsverordnung – EisbBBV), BGBl II 2008/398 idF BGBl II 2014/156.

³² Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO), BGBl II 2000/76 idF BGBl II 2018/127.

³³ Vgl insbesondere § 1a EisbG.

³⁴ *Liebmann*, EisbG³ § 5 Rz 6 und § 53a, Rz 1, 3 und 4; *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, EisbG⁴ § 53a, Rz 2 und 3; *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht I⁴ § 53a Abs 1 EisbG, Rz 2.

³⁵ Anschluss und Mitbenützung werden in einer der folgenden Ausgaben näher behandelt.

³⁶ VwGH 17.12.2014, 2012/03/0156.

³⁷ VwGH 13.9.2016, Ra 2015/03/0067.

³⁸ *BMK*, Förderung von Regionalstadtbahnen (2021) 3, 6, und *BMK*, Investitionsoffensive Privatbahninfrastruktur - 9. MIP (2022) 58.

³⁹ § 12 EisbG.

⁴⁰ § 12 Abs 2 und Abs 3 EisbG.

⁴¹ § 14 Abs 2 EisbG.

⁴² Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE ist zu 50 % eine bundeseigene europäische Gesellschaft. Die andere Hälfte der Anteile wird von Italien gehalten. Die Konzessionspflicht entfällt aus österreichischer Sicht, wobei auf politischer Ebene eine gänzliche Ausnahme abgestimmt wurde (vgl. *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, EisbG⁴ § 14 Rz 4).

⁴³ §§ 17, 31 und 34 EisbG.

⁴⁴ § 48 Abs 2 bis 4 EisbG.

⁴⁵ Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV), BGBl II 2012/216.

⁴⁶ Vgl. *Liebmann*, EisbG³ § 48 Rz 8.

⁴⁷ Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über genehmigungsfreie Vorhaben von Eisenbahnen (Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben – VgEV), BGBl II 2009/425; vgl. § 36 Abs 1 EisbG und § 2 VgEV.

⁴⁸ Vgl. *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht II⁴ § 2 VgEV, Rz 8.

⁴⁹ § 3 VgEV.

⁵⁰ §§ 91, 92 EisbG.

⁵¹ *Liebmann*, EisbG³ § 75b Rz 1; siehe auch Fußnote 34.

ASFINAG

ALSTOM

iv INDUSTRIELLEN
VEREINIGUNG

ÖBB

Plasser & Theurer

PORR

GYSEV
Raaberbahn

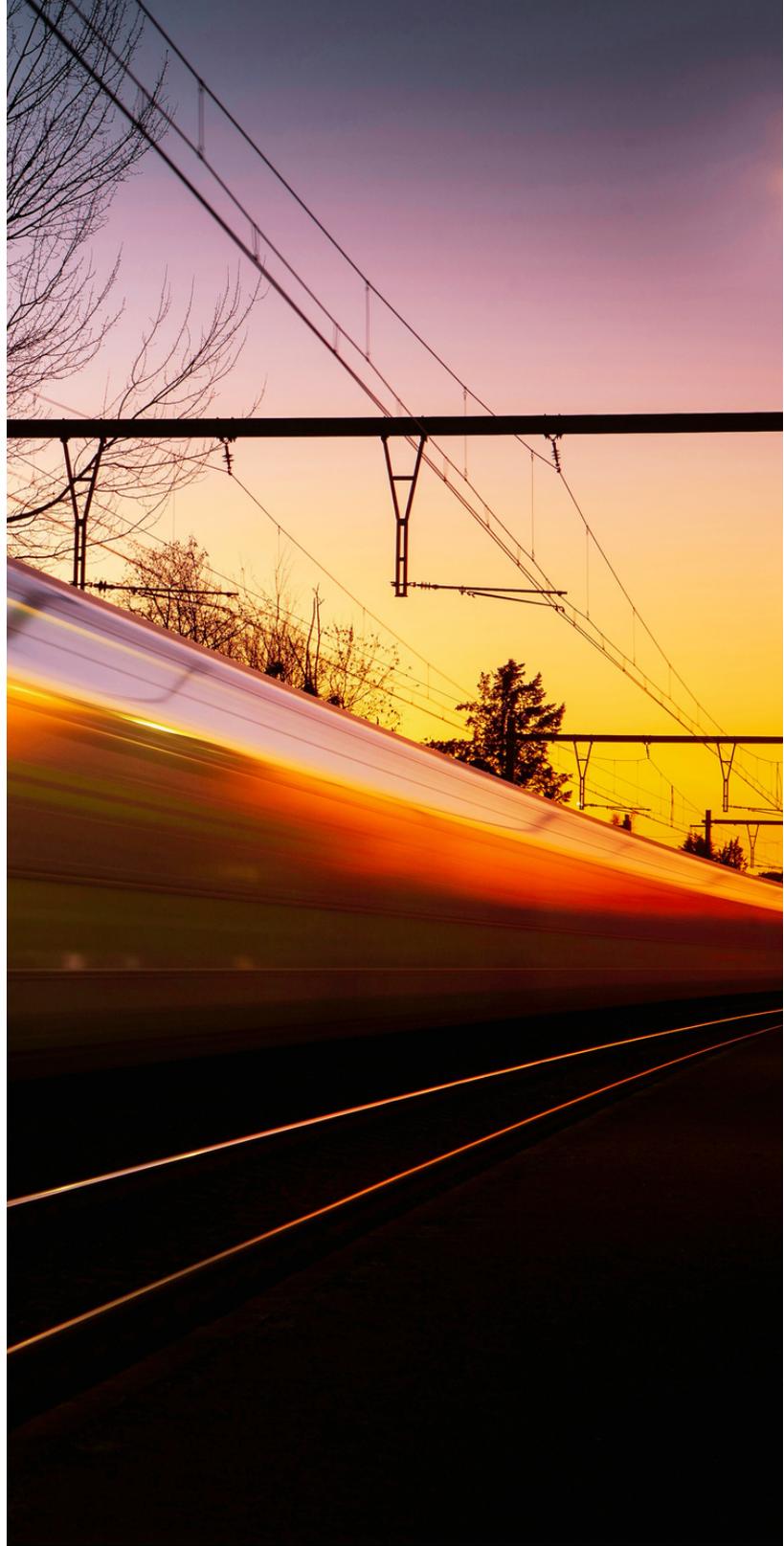
Rail Cargo Austria
Ein Unternehmen der ÖBB

SCHIG
MOBILITÄT VERSTEHEN

SIEMENS

STADLER

THALES



RAILWAY
SYSTEMS
by voestalpine

WKO
TRANSPORT · VERKEHR

GR Trust