

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1957

Ausgegeben am 7. März 1957

17. Stück

60. Bundesgesetz: Eisenbahngesetz 1957.

### 60. Bundesgesetz vom 13. Feber 1957 über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957).

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### ABSCHNITT I.

##### Begriffsbestimmungen.

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

#### I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Haupt- und Nebenbahnen,
2. Straßenbahnen,
3. Haupt- und Kleinseilbahnen;

#### II. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Anschlußbahnen,
2. Materialbahnen und Materialeilbahnen.

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt und zur Beförderung nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen verpflichtet sind (öffentlicher Verkehr).

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

§ 4. Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer, Nebenbahnen solche von geringerer Verkehrsbedeutung, sofern sie nicht Straßenbahnen sind.

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen). Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(2) Oberleitungs-Omnibusbetriebe gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbin-

dung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

§ 6. (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebbahnen mit Pendelbetrieb oder mit Umlaufbetrieb, wenn bei letzteren die Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen fassen. Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, nicht unter die Hauptseilbahnen fallende Seilbahnen (Sessellifte, Schräglifte und dergleichen).

(2) Standseilbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Wagen) auf Schienen rollen. Seilschwebbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Kabinen, Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen. Schräglifte sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrbetriebsmittel (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schlepplifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

§ 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industrieanschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafenbahnen, Schlepfbahnen und dergleichen).

§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.

§ 9. Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues

angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich.

## ABSCHNITT II.

Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

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 (§ 51 Abs. 3) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 51 Abs. 4) oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder
- e) ob eine Betriebsgemeinschaft im Sinne des § 12 Abs. 2 oder 3 vorliegt oder
- f) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18 Abs. 4 erfolgen würde,

so ist vorher die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einzuholen.

### Behörden.

§ 12. (1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs. 2 und 3 genannten, ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig. Es kann zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

(2) Für Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), jedoch mit Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), ist der Landeshauptmann zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen.

(3) Für Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51

Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Der Instanzenzug endet beim Landeshauptmann.

(4) Die Abs. 2 und 3 gelten nicht, sofern dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

§ 13. (1) Die Behörde erteilt die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen (§§ 14 und 51). Sie überwacht die Einhaltung der Rechtsvorschriften und der sich aus den Genehmigungen und aus dem Gesellschaftsvertrag (Satzung) ergebenden Verpflichtungen.

(2) Die Behörde kann aus Gründen der Sicherheit zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmitteln technische Organe entsenden und periodische Prüfungen durch solche Organe durchführen. Dies gilt auch für eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel der Schlaf- und Speisewagenunternehmen und der Waggonleihanstalten, deren Fahrzeuge in den Wagenpark eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens eingestellt werden.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann zu den Sitzungen der Organe des Eisenbahnunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahnunternehmens behandelt werden, einen rechtskundigen Vertreter (Staatskommissär) entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das gleiche gilt für Sitzungen der Organe der Schlaf- und Speisewagenunternehmen und der Waggonleihanstalten, deren Fahrzeuge in den Wagenpark eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens eingestellt sind.

## ABSCHNITT III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Genehmigungen.

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

(2) Zum Bau und Betrieb von bundeseigenen Eisenbahnen bedarf es keiner Konzession; auf solche Eisenbahnen sind die Bestimmungen der §§ 17, 30 und 31 nicht anzuwenden.

(3) Bei Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfanges sowie bei Abtragungen

bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Bauten unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

§ 15. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen, auf Antrag in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen.

(2) Die im Verzeichnis gemäß Abs. 1 zu führenden Personen haben folgende Erfordernisse zu erfüllen:

- a) die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer technischen Hochschule,
- b) die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem öffentlichen inländischen Eisenbahnunternehmen in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll,
- c) die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

(3) Von den Erfordernissen gemäß lit. a und b kann Abstand genommen werden, wenn der Nachweis der Befähigung auf andere Weise erbracht wird. Das Erfordernis gemäß lit. c kann durch eine Bestätigung des Eisenbahnunternehmens, dem die Person angehört oder angehört hat, nachgewiesen werden.

#### V o r a r b e i t e n .

§ 16. (1) Die zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Vorarbeiten bedürfen, wenn hiedurch Rechte Dritter berührt werden, der Bewilligung der Behörde. Dem Antrag ist ein Plan des Bauvorhabens, aus dem die Linienführung der geplanten Eisenbahn zu ersehen ist, beizugeben; ferner ist anzugeben, innerhalb welcher Zeit die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

(2) Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller verlässlich und das Bauvorhaben wirtschaftlich und technisch durchführbar ist. Sie kann für dieselbe Linie verschiedenen Personen erteilt werden. Von der erteilten Bewilligung ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, Kenntnis zu geben. Dieser hat die Bezirksverwaltungsbehörden und Gemeinden zu verständigen, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird.

(3) Die Bewilligung wird höchstens für die Dauer eines Jahres erteilt und erlischt sodann.

Sie ist auf Antrag zu erneuern, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung gegeben sind.

(4) Durch die Bewilligung erhält der Antragsteller das Recht, auf fremden Liegenschaften die zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.

(5) Wird dem Antragsteller 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.

(6) Durch die Bewilligung erhält der Antragsteller weder einen Anspruch auf die Verleihung der Konzession noch ein sonstiges ausschließliches Recht.

#### K o n z e s s i o n .

§ 17. (1) Die Verleihung der Konzession ist bei der Behörde unter Hinweis auf eine allfällige Bewilligung der Vorarbeiten 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.

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

(4) Die Konzession wird für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit verliehen. Diese Zeit läuft ab dem Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. In der Konzession ist eine angemessene Betriebsöffnungsfrist festzusetzen.

(5) Dem Erwerber einer 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.

(6) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge, die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn oder eine dem Verkehrsbedürfnis besser entsprechende Umstellung auf den Straßenverkehr) entgegenstehen und die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ohne erhebliche finanzielle Belastung des Bundes möglich ist. Bei Prüfung der Frage einer möglichen finanziellen Belastung des Bundes ist darauf Bedacht zu nehmen, welche finanzielle Belastung des Bundes bei Verlängerung der Konzessionsdauer und welche bei allfälliger Übernahme der Eisenbahn durch den Bund zu erwarten ist. Wird über einen rechtzeitig eingebrachten Antrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden, so gilt diese als auf ein Jahr verlängert. Die Entscheidung über den Verlängerungsantrag hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bei heimfallspflichtigen Bahnen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zu treffen.

(7) Die Verleihung der Konzession und die Verlängerung der Konzessionsdauer sind im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

#### Rechte des Eisenbahnunternehmens.

§ 18. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die Eisenbahn nach Maßgabe der Rechtsvorschriften, der Konzession und nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens (§ 35) und der sonst erforderlichen Genehmigungen (§ 36) zu bauen und zu betreiben.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat das ausschließliche Recht auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn insofern, als während der Konzessionsdauer niemandem gestattet werden darf, andere Eisenbahnen zu errichten, die eine dem Eisenbahnunternehmen nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.

(3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahnteilnehmungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71.

(4) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, von den Eigentümern von Grundstücken und Baulichkeiten die Duldung der Errichtung oder Anbringung von Oberleitungen, Haltevorrichtungen für die Oberleitung, von Signalen und sonstigen für den Bahnbetrieb erforderlichen

Einrichtungen (Trennschalter, Kabelzuleitungen, Sicherungs- und Schaltkasten, Haltestellenzeichen und dergleichen) ohne Durchführung des Enteignungsverfahrens und ohne Anspruch auf Entschädigung zu verlangen, soweit hiedurch nicht die bestimmungsgemäße Benützung des Grundes oder des Gebäudes erheblich beeinträchtigt wird.

(5) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten und zu betreiben sowie alle Arbeiten, die dem Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn dienen, vorzunehmen.

(6) Bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.

#### Pflichten des Eisenbahnunternehmens.

§ 19. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörigen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, daß durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Es haftet, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden.

(3) Ist die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes zu verfügen. Der Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind.

§ 20. (1) Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen (Wasserläufe) sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu

erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

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

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

§ 21. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter). Für den verantwortlichen Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen. Die Bestellung des verantwortlichen Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn weder hinsichtlich der Verlässlichkeit noch der Eignung Bedenken bestehen. Wenn sich solche in der Folgezeit ergeben, so ist die Genehmigung zu widerrufen.

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

(3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Verhalten seiner Bediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln. Diese bedürfen der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.

§ 22. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Tarife und Fahrpläne zu erstellen und diese dem Bun-

desministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, daß eine amtliche Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann. Dasselbe gilt für Änderungen der Tarife und Fahrpläne. Die Tarife und Fahrpläne sind in zweckdienlicher Weise auf Kosten des Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

(2) Eisenbahnunternehmen, für die der Landeshauptmann zuständig ist, haben die Tarife und Fahrpläne gleichzeitig auch diesem bekanntzugeben.

(3) Die Behörde kann jederzeit Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(4) Für die Tarife der Haupt- und Nebenbahnen gelten auch die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes wie der Eisenbahnverkehrsordnung, BGBl. Nr. 213/1954.

(5) Die Tarife der Straßenbahnen und Seilbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Beförderungsbedingungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

§ 23. Haupt- und Nebenbahnen haben für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern, die sich auf Eisenbahnen mehrerer Eisenbahnunternehmen erstreckt, direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif einzuführen, wenn dies das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im öffentlichen Verkehrsinteresse anordnet. Kommt hierüber binnen einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festzusetzenden angemessenen Frist keine Einigung zwischen den Eisenbahnunternehmen zustande oder entspricht die Einigung dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht, so hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs entsprechend, den Tarif, wie er für die beteiligten Unternehmen unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse wirtschaftlich tragbar ist, festzusetzen.

§ 24. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten. Es hat mit diesen Eisenbahnunternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen

oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen, die der Behörde vorzulegen ist.

(2) Kommt eine Vereinbarung binnen einer von der Behörde festzusetzenden angemessenen Frist nicht zustande oder entspricht eine zustandgekommene Vereinbarung nicht den öffentlichen Interessen, so hat die Behörde nach Maßgabe dieser Interessen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.

§ 25. Das Eisenbahnunternehmen hat die Sendungen der Post- und Telegraphenverwaltung, einschließlich deren Eisenbahnwagen, sowie die Bediensteten, die diese begleiten, zu befördern, weiters die Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von dem öffentlichen Nachrichtenverkehr dienenden Fernmeldeanlagen auf Liegenschaften der Eisenbahn zu gestatten. Die Einzelheiten dieser Leistungen und deren angemessene Vergütung sind zwischen dem Bund (Post- und Telegraphenverwaltung) und dem Eisenbahnunternehmen zu vereinbaren.

§ 26. (1) Der Gesellschaftsvertrag oder die Satzung des Eisenbahnunternehmens sowie deren Änderungen bedürfen der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Formelle Änderungen sind der Behörde anzuzeigen.

(2) Ein Eisenbahnunternehmen, dessen Vermögen dem Heimfall (§ 31) unterliegt, bedarf zur Aufnahme von Darlehen der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen; sie darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(3) Die Veräußerung oder Verpachtung einer Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes bedarf der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(4) Die Veräußerung oder Belastung von Liegenschaften, die Eisenbahnanlagen sind, bedarf der Genehmigung der Behörde; das gleiche gilt für die Vermietung und die Verpachtung mit einer mehr als einjährigen Kündigungsfrist. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(5) Wurden die in den Abs. 1 bis 4 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 54 Abs. 2, nichtig.

§ 27. Das Eisenbahnunternehmen hat über seinen Geschäftsbetrieb so Buch zu führen, daß die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung des Aufsichtsrechtes erforderlichen Feststellungen

treffen kann; es hat der Behörde alle hierfür erforderlichen Auskünfte zu erteilen; es hat insbesondere auch die für die Eisenbahnstatistik nötigen Angaben rechtzeitig und vollständig zu liefern und den sich ausweisenden Aufsichtsorganen alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstigen Belege zur Einsicht und Prüfung vorzulegen.

§ 28. Die Behörde hat Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

#### Betriebseinstellung.

§ 29. (1) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung, die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Bei heimfallspflichtigen Eisenbahnen (§ 31) darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn ein im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sichergestellt ist. Vor der Entscheidung über den Antrag ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären. Sie hat weiters nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

(3) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde die Auflassung von Bahnhöfen oder Haltestellen zu bewilligen, wenn dem Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann, sie in Betrieb zu halten. Vor Erteilung der Bewilligung ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(4) Die gemäß Abs. 1 und 3 erteilten Bewilligungen sind im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

## Erlöschen der Konzession.

§ 30. (1) Die Konzession erlischt:

- a) mit Zeitablauf;
- b) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung des Verkehrs (§ 29 Abs. 2) oder bei strafweisem Konzessionsentzug (§ 56);
- c) mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

(2) Das Erlöschen der Konzession ist im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

§ 31. (1) Wenn die Konzession einer Haupt- oder Nebenbahn nach § 30 Abs. 1 lit. a oder b erlischt, geht das Eigentum an den zur Eisenbahn gehörigen unbeweglichen und beweglichen Vermögensbestandteilen unentgeltlich auf den Bund über; Verbindlichkeiten gehen jedoch nur insoweit auf den Bund über, als sie aus dem Bau und Betrieb stammen oder im Eisenbahnbuch eingetragen sind (Heimfall).

(2) Sind bei Eintritt des Heimfalles Investitionen, deren Vornahme das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nach Maßgabe der Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs unter Festsetzung einer im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen bestimmten, angemessenen Amortisationsdauer zugestimmt hat, noch nicht amortisiert, so hat der Bund die restlichen Amortisationsbeträge zu übernehmen.

(3) Der Bund kann durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen auf den Heimfall verzichten.

(4) Auf Verlangen des Eisenbahnunternehmens hat der Bund auf den Heimfall zu verzichten, wenn ein den öffentlichen Interessen entsprechender Ersatzverkehr sichergestellt ist und öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge oder die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn) nicht entgegenstehen sowie die aus dem Bau und Betrieb stammenden Verbindlichkeiten gedeckt und die Ansprüche des Personals befriedigt sind.

(5) Der Bund kann durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen eine Haupt- oder Nebenbahn jederzeit vor Ablauf der Konzessionsdauer, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Eisen-

bahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, einlösen, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.

## Baugenehmigung.

§ 32. (1) Für den Bau von neuen und für Veränderungen bestehender Eisenbahnanlagen ist ein Bauentwurf aufzustellen. Die Behörde bestimmt, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen nach den Erfordernissen des Falles vorzulegen sind.

(2) Der Bauentwurf ist der Behörde in dreifacher Ausfertigung vorzulegen. Die Behörde kann eine geringere Anzahl von Ausfertigungen, insbesondere für einzelne Unterlagen, festlegen.

§ 33. Die Behörde hat den Bauentwurf, wenn nicht die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 anzuwenden sind, daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Sie hat weiters zu prüfen, ob der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter berührt werden, ohne daß deren Zustimmung bereits vorliegt. Ist der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung nicht geeignet, so ist er zurückzuweisen. Andernfalls ordnet die Behörde, wenn der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, die Bauverhandlung an. Wenn weder der Wirkungsbereich anderer Behörden noch Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, so kann die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ohne Bauverhandlung erteilen.

§ 34. (1) Die Durchführung der Bauverhandlung obliegt bei den in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft fallenden Eisenbahnen, sofern dieses die Bauverhandlung nicht selbst durchführt, dem Landeshauptmann.

(2) Der Bauentwurf ist vor der Bauverhandlung durch mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann diese Frist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

(3) Den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, ist Gelegenheit zu geben, zu dem Bauentwurf Stellung zu nehmen.

(4) Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, sind insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau

selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

§ 35. (1) Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt die Behörde. Von dieser Erteilung ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, Kenntnis zu geben.

(2) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt; diese sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(3) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

(4) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

§ 36. (1) Die Lage der Hoch- und Kunstbauten und der ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen unterliegt der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

(2) Die Hoch- und Kunstbauten selbst sind von der Behörde zusätzlich zu genehmigen. Vor dieser Genehmigung ist bei Hochbauten der Landeshauptmann, sofern dieser zur Erteilung der Genehmigung nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebmittel, insbesondere auch jene der Schlaf- und Speisewagenunternehmen sowie der Waggonleihanstalten, sind von der Behörde entweder auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall zu genehmigen.

(4) Die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Genehmigungen sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen.

#### Betriebsbewilligung.

§ 37. (1) Mit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 oder 36 kann die Behörde die Bewilligung zur Inbetriebnahme der

vollendeten Bauten, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebmittel verbinden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken bestehen.

(2) Sofern nicht schon eine Betriebsbewilligung gemäß Abs. 1 erteilt wurde oder die Erteilung der Betriebsbewilligung nach § 14 Abs. 3 überhaupt entfällt, hat das Eisenbahnunternehmen die Erteilung der Betriebsbewilligung zu beantragen.

(3) Die Behörde kann die nach Abs. 2 beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebmittel unter der Leitung von im § 15 bezeichneten Personen ausgeführt wurden und keine Bedenken dagegen bestehen, daß ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Ansonsten ist nach Lage des Falles insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebmittel der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Genehmigung gemäß § 36 entsprechend ausgeführt sind, die Sicherung gegen Zündung durch Funken (§ 40 Abs. 1) und die Übergabe der wiederhergestellten Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen ordnungsgemäß stattgefunden hat, die Betriebsmittel betriebssicher beschaffen, die im Betriebsdienst zu verwendenden Bediensteten zuverlässig und geeignet, die Tarife ordnungsgemäß veröffentlicht und die in Anspruch genommenen Liegenschaften in den Besitz des Eisenbahnunternehmens übergegangen sind.

#### Anrainerbestimmungen.

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

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

(3) Bei Seilbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung von zwölf Meter beiderseits des äußeren Seilstranges, bei den Berg- und Talstationen innerhalb der Bahngrundgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(4) Die Behörde kann von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 Ausnahmen bewilligen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist.

§ 39. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand



der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Betriebsführung, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, gefährdet wird.

(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 Eisenbahnbetrieb gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschließen.

§ 40. (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 auch nur zeitweise zündunggefährdende Fahrzeuge in Betrieb stehen (Feuerbereich). Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung.

(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.

§ 41. (1) Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

(2) Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 39 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Behörde auf Antrag

des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr.

§ 42. Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel zu beschädigen oder zu verunreinigen, unbefugt Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrtshindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen, Alarm zu erregen oder Signale zu geben.

§ 43. (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 getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Bediensteten ergibt. Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften — unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens — für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 finden keine Anwendung, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

(6) Wenn der Bahnkörper zugleich als Weg dient, ist er bei Annäherung eines Eisenbahnfahrzeuges zu räumen.

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden.

§ 44. (1) Die Bahnbenützer haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichts-

organe (§ 45) Folge zu leisten und sich bei Benützung der Eisenbahnanlagen und der Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs sowie die Rücksicht auf andere gebieten.

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

(3) Solange sich ein Fahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Außentüren des Fahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen, soweit dies nicht bei einzelnen Arten von Eisenbahnen vorgesehen ist, verboten.

(4) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt, insbesondere in Brand gesetzt werden könnte. Sofern Fahrzeuge mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen ausgestattet sind, ist das Hinauswerfen von Gegenständen aller Art verboten.

#### Eisenbahnaufsichtsorgane.

§ 45. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen, der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs sowie des Verhaltens gegenüber Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane). Sie haben auch für die Ordnung auf den Bahnhofsvorplätzen zu sorgen, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind von der Behörde oder von Organen des Eisenbahnunternehmens, die von dieser hierzu ermächtigt wurden, in Eid zu nehmen. Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihres Dienstes, sofern sie sich nicht in Uniform befinden oder ein Dienstabzeichen tragen, mit einem Ausweis, aus dem ihre amtliche Eigenschaft hervorgeht, versehen sein. Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Obliegenheiten ungeeignet zeigen, sind abzuberufen.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen, die bei einer Verwaltungsübertretung im Sinne dieses Bundesgesetzes betreten werden, festnehmen, wenn die Hilfe von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht sogleich erreichbar ist und die Voraussetzungen des § 35 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, gegeben sind. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnehmung nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

#### Schutzvorschriften.

§ 46. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann für alle oder für bestimmte Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gebotene Verhalten (§§ 39 Abs. 1, 42 bis 44) näher bestimmt wird.

§ 47. Die Bestimmungen der §§ 39 Abs. 1, 42 bis 45 sowie die wesentlichen Bestimmungen der auf Grund des § 46 erlassenen Verordnungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

#### Kreuzungen mit Straßen.

§ 48. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat in der nach Abs. 1 ergehenden Anordnung auch zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen, die aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern besteht.

(4) Die Mitglieder und ihre Ersatzmänner sind vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmann) muß rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muß eines rechtskundiger und eines technischer Fachmann des Eisenbahnwesens sowie eines rechtskundiger und eines technischer Fachmann des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, sollen die beiden Fachmänner des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein.

(5) Die Anordnung gemäß Abs. 1 und die Entscheidung gemäß Abs. 2 haben, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6, bei Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes, zu ergehen.

(6) Die an Kreuzungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und Bundesstraßen vorzunehmenden Änderungen werden vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau auf Grund eines mehrjährigen Bauprogramms gemeinsam festgelegt. Die Frage der Kostentragung wird hiebei im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen geregelt.

(7) Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 5 stehen einer einvernehmlichen Kostenregelung der Verkehrsträger nicht entgegen.

§ 49. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft setzt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung einerseits und nach dem Bedürfnis des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Verordnung kann auch festsetzen, daß die Straßenverwaltungen zur kostenlosen Duldung von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet sind.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, bei Kreuzungen mit Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 finden sinngemäß Anwendung.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau 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.

#### Eisenbahnnebenbetriebe.

§ 50. (1) Eisenbahnnebenbetriebe sind auf Bahngrund befindliche Betriebe, die zur Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenützer bestimmt sind.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann das Eisenbahnunternehmen beauftragen, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnnebenbetriebe innerhalb der gesetzlich zulässigen Zeit so lange offengehalten werden, als dies zur befriedigenden Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenützer erforderlich ist.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 finden auf Straßen- und Seilbahnunternehmen keine Anwendung; jedoch können Maßnahmen gemäß Abs. 2 auch hinsichtlich der auf dem Bahngrund von Seilbahnunternehmen befindlichen Gast- und Schankgewerbebetriebe, die zur Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenützer bestimmt sind, getroffen werden.

#### ABSCHNITT IV.

##### Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Die Behörde kann die Bewilligung zu allfälligen Vorarbeiten erteilen. In diesem Falle gelten die Bestimmungen des § 16 sinngemäß.

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

(3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann durch Verordnung oder durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zu lassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu

sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

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

§ 52. (1) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahnteilnehmungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ob und inwieweit von anderen Eisenbahnunternehmen der Anschluß und die Mitbenützung ihrer Eisenbahnanlagen zu gestatten ist, ob Eisenbahnaufsichtsorgane zu bestimmen sind und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden. Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 24, 27 und 28 gelten sinngemäß. Im Falle der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit sind auch die Bestimmungen des § 18 Abs. 4 anzuwenden.

(2) Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung gelten die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 3 und 32 bis 37 sinngemäß. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, daß kein Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

(3) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Diese bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

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

§ 53. (1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 38 bis 44 und 46 sinngemäß. Wurden mit Genehmigung der Behörde

auf Anschlußbahnen sowie auf Materialbahnen und Materialeisenbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt, so sind für diese die Bestimmungen des § 45 gleichfalls sinngemäß anzuwenden. Bei Anschlußbahnen, die von einem öffentlichen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlußbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.

(2) Für Anschlußbahnen und Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr gelten die Bestimmungen der §§ 48 und 49 sinngemäß. Für die übrigen Materialbahnen gelten die Bestimmungen des § 49 mit der Maßgabe, daß die Kosten der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind.

## ABSCHNITT V.

### Strafen, Verwalterbestellung.

§ 54. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund des § 46 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür mit Geld bis zu 3000 S oder mit Arrest bis zu zwei Wochen zu bestrafen.

(2) Organe oder Bedienstete des Eisenbahnunternehmens, die trotz wiederholter Ermahnung den Bestimmungen der §§ 20 bis 27 und 37 oder den Bestimmungen der gemäß §§ 19 Abs. 4 und 46 erlassenen Verordnungen zuwiderhandeln oder die die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen nicht befolgen, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind hiefür von der Behörde (§ 12) mit Geld bis zu 30.000 S oder mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

§ 55. (1) Wenn der Konzessionsinhaber, der Betriebsunternehmer oder der verantwortliche Betriebsleiter des 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.

(4) Die Verwaltung ist aufzuheben, wenn eine ordentliche Verwaltung durch die Organe des Eisenbahnunternehmens gewährleistet ist.

(5) Die Bestellung eines Verwalters schließt die Verhängung von Strafen nicht aus.

§ 56. Die Behörde kann die Konzession für erloschen erklären, wenn sich der Konzessionsinhaber trotz wiederholter Ermahnung so verhält, daß die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Betriebsführung nicht mehr gegeben sind und dadurch die Sicherheit wesentlich beeinträchtigt wird.

#### ABSCHNITT VI.

##### Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften.

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

(2) Die in anderen Rechtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen, die die Beförderung von Personen und Gütern regeln, sowie die, die für Eisenbahnanlagen eine Genehmigung durch andere Behörden oder eine Beteiligung anderer Behörden beim eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren vorsehen, bleiben unberührt.

(3) Die Bestimmung des § 27 des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1952, BGBl. Nr. 96, wird durch die Bestimmung des § 17 Abs. 6 nicht berührt.

(4) Die Bestimmung des § 21 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, die Straßenpolizeivorschriften und die Bestimmung des § 1 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, bleiben unberührt.

(5) Die über die Sperrstunde, den Ladenschluß, die Sonn- und Feiertagsruhe sowie über die Arbeitszeit geltenden Rechtsvorschriften werden durch die Bestimmungen des § 50 nicht berührt.

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

#### ABSCHNITT VII.

##### Aufhebung von Rechtsvorschriften.

§ 58. Folgende Rechtsvorschriften treten — soweit sie noch in Geltung stehen — außer Kraft:

##### I.

1. Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939, Deutsches RGBI. I S. 1205,

2. der Erlaß des Führers und Reichskanzlers zur Änderung des Reichsbahngesetzes vom 7. November 1939, Deutsches RGBI. I S. 2179,

3. der Erlaß des Führers über den Beirat der Deutschen Reichsbahn vom 12. Dezember 1942, Deutsches RGBI. I S. 705,

4. die Verordnung über die Verwaltung von Schulden der Deutschen Reichsbahn vom 18. März 1940, Deutsches RGBI. I S. 518,

5. die Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in ein Reichsbahnschuldbuch vom 5. April 1940, Deutsches RGBI. I S. 642,

6. die zweite Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 9. September 1941, Deutsches RGBI. I S. 558,

7. die dritte Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 19. Oktober 1943, Deutsches RGBI. I S. 580,

8. die Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn vom 23. April 1940, Deutsches RGBI. I S. 731,

9. die Verordnung über die Übertragung der Befugnis des Reichsverkehrsministers zur Inbesitznahme von Grundstücken auf die bauausführenden Reichsbahndirektionen vom 6. Mai 1940, Deutsches RGBI. I S. 742;

##### II.

10. die Bekanntmachung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland (Eisenbahngesetz) vom 30. April 1943, Deutsches RGBI. II S. 137,

11. die Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark vom 6. Februar 1941, Deutsches RGBI. I S. 74,

12. die Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark vom 10. Oktober 1941, Deutsches RGBI. I S. 628,

13. die Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder vom 28. März 1940, Deutsches RGBI. II S. 71;

##### III.

14. die mit Verordnung über die Einführung einer neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928, Deutsches RGBI. II

S. 541, eingeführte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in der derzeit geltenden Fassung,

15. die Verordnung über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachtenden Eisenbahnen vom 7. Juli 1942, Deutsches RGL. II S. 289,

16. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 10. Februar 1943, Deutsches RGL. II S. 31,

17. die Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Juni 1943, Deutsches RGL. II S. 285,

18. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Juni 1943, Deutsches RGL. II S. 321,

19. die Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Signalordnung in den Alpen- und Donau-Reichsgauen, im Reichsgau Sudetenland und in den eingegliederten Ostgebieten vom 28. April 1942, Deutsches RGL. I S. 274,

20. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Signalordnung vom 15. März 1943, Deutsches RGL. II S. 97;

#### IV.

21. die Verordnung über die Einführung der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung und des Wehrmachtstarifs für Eisenbahnen im Lande Österreich vom 5. Juli 1938, Deutsches RGL. I S. 804,

22. die Verordnung gegen mißbräuchliche Inanspruchnahme der Eisenbahn vom 8. April 1940, Deutsches RGL. I S. 624,

23. die Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 19. September 1939, Deutsches RGL. I S. 1851,

24. die Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 5. November 1940, Deutsches RGL. I S. 1473,

25. die zweite Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr (Verordnung über die Entladung und Abfuhr von Waren) vom 30. Dezember 1940, Deutsches RGL. 1941 I S. 15;

#### V.

26. die Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 20. Februar 1940, Deutsches RGL. I S. 400,

27. die Bau- und Betriebsvorschrift für die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 1. März 1940, Deutsches RGL. I S. 460,

28. die Anordnung betreffend die Ausübung der Aufsicht über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 5. März 1940, Deutsches RGL. I S. 566,

29. die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 18. September 1941, Deutsches RGL. I S. 583,

30. die Anordnung, betreffend die Ausübung der Genehmigungshoheit über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Berg- und Hüttenbetriebe „Hermann Göring“ und ihrer Konzernunternehmen vom 2. Dezember 1941, Deutsches RGL. I S. 796;

#### VI.

31. die Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über Straßenbahnen im Lande Österreich vom 29. Juni 1938, Deutsches RGL. I S. 706, und das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, Deutsches RGL. I S. 1217, in der Fassung vom 6. Dezember 1937, Deutsches RGL. I S. 1319, sowie die hiezu ergangene Durchführungsverordnung vom 26. März 1935, Deutsches RGL. I S. 473,

32. die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung — BOStrab —) vom 13. November 1937, Deutsches RGL. I S. 1247, samt Ausführungsbestimmungen;

#### VII.

33. das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, Deutsches RGL. I S. 1211,

34. die Verordnung über die Einführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland vom 13. Juli 1940, Deutsches RGL. I S. 988,

35. die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 5. Juli 1939, Deutsches RGL. I S. 1215 und

36. die zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 30. August 1941, Deutsches RGL. I S. 546.

## ABSCHNITT VIII.

## Übergangsbestimmungen.

§ 59. (1) Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuß der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.

(2) Die auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erlassenden Verordnungen finden unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gewahrt ist, auf bereits bestehende Eisenbahnen nur insofern Anwendung, als die hiedurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.

§ 60. Bis zum Inkrafttreten gesetzlicher Vorschriften, womit die Sperrstunde und der Ladenschluß allgemein neu geregelt werden, setzt das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrslage und der Bedürfnisse der Bahnbenützer fest, innerhalb welcher Zeiten Eisenbahn-

nebenbetriebe offenzuhalten sind. Diese Festsetzung ist bei Gast- und Schankgewerbebetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei den übrigen Eisenbahnebenbetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und, wenn es sich um sonstige Eisenbahnebenbetriebe handelt, die der Gewerbeordnung unterliegen, auch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu treffen.

## ABSCHNITT IX.

## Vollziehung.

§ 61. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft betraut.

Raab

|         |             |        |          |
|---------|-------------|--------|----------|
| Schärt  | Waldbrunner | Helmer | Tschadek |
| Proksch | Kamitz      | Thoma  | Bock     |



# BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bezugspreis des Bundesgesetzblattes für die Republik Österreich, Jahrgang 1957, beträgt vorbehaltlich allfälliger Preiserhöhungen infolge unvorhergesehener Steigerung der Herstellungskosten bis zu einem Jahresumfang von 1800 Seiten S 100.— für Inlands- und S 150.— für Auslandsabonnements. Für den Fall, daß dieser Umfang überschritten wird, bleibt für den Mehrumfang eine entsprechende Neuberechnung vorbehalten. Bezugsanmeldungen werden von der Versandstelle der Österreichischen Staatsdruckerei in Wien III, Rennweg Nr. 16, entgegengenommen.

Den bisherigen Beziehern des Bundesgesetzblattes gehen Erlagscheine zu. Neue Bezieher wollen den Bezugspreis auf das Postsparkassenkonto Wien Nr. 178 überweisen. Erlagscheine werden ihnen über Verlangen zugesendet.

Die Zustellung des Bundesgesetzblattes erfolgt erst nach Entrichtung des Bezugspreises. Die Bezieher werden, um keine Verzögerung in der Zustellung eintreten zu lassen, eingeladen, rechtzeitig den Bezug anzumelden und den Bezugspreis zu überweisen. Dieser kann auch in zwei gleichen Teilbeträgen zum 1. Jänner und 1. Juli entrichtet werden.

Einzelne Stücke des Bundesgesetzblattes sind erhältlich gegen Entrichtung des Verschleißpreises von 26 g für das Blatt = 2 Seiten, jedoch mindestens S 1.— für das Stück, bei der Manz'schen Verlags- und Universitätsbuchhandlung in Wien I, Kohlmarkt Nr. 16, Telephon R 50 504 Serie, sowie in der Verkaufsstelle der Österreichischen Staatsdruckerei — Wiener Zeitung, Wien I, Wollzeile 27a, Telephon R 13 2 31 und R 12 6 67.

Ersätze für abgängige oder mangelhaft zugekommene Stücke des Bundesgesetzblattes sind längstens binnen drei Monaten nach dem Erscheinen unmittelbar bei der Österreichischen Staatsdruckerei in Wien III, Rennweg Nr. 16, anzufordern.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes werden Stücke des Bundesgesetzblattes ausnahmslos nur gegen Entrichtung des Verschleißpreises abgegeben.