

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 15. Dezember 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland

A. Zielsetzung

Der Vertrag schafft die rechtlichen Grundlagen für die Führung von geschlossenen Zügen der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn im süddeutschen Raum. Er sieht für diesen Durchgangsverkehr eine Reihe von Erleichterungen insbesondere in ausländerrechtlicher, grenzpolizeilicher und zollrechtlicher Hinsicht vor.

B. Lösung

Der Vertrag bedarf der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 971 03 — Ve 23/73

Bonn, den 5. Februar 1973

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 15. Dezember 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland mit Begründung. Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen. Der Wortlaut des Vertrages und die Denkschrift zum Vertrag sind gleichfalls beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 389. Sitzung am 2. Februar 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Brandt

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 15. Dezember 1971
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich
über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß)
der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn
in der Bundesrepublik Deutschland**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 15. Dezember 1971 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland wird zugestimmt. Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 22 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Der Vertrag bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da Artikel 15 Abs. 2 des Vertrags eine Regelung über die Umsatzsteuer enthält, deren Aufkommen nach Artikel 106 Abs. 3 des Grundgesetzes zum Teil den Ländern zusteht.

Zu Artikel 2

Der Vertrag soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 22 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland

Der Präsident der Bundesrepublik Deutschland
und

der Bundespräsident der Republik Österreich

sind in dem Wunsche, die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland zu ermöglichen, übereingekommen, zu diesem Zweck einen Vertrag zu schließen, und haben hierfür zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Präsident der Bundesrepublik Deutschland
den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes,
Herrn Dr. Paul Frank,

und den Ministerialdirektor im Bundesministerium
für Verkehr,
Herrn Dr. Wolfgang Vaerst.

Der Bundespräsident der Republik Österreich
den außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter
der Republik Österreich
in der Bundesrepublik Deutschland,
Herrn Dr. Willfried Gredler,

und den Sektionschef im Bundesministerium für Verkehr,
Herrn Dr. Robert Stanfel.

Die Bevollmächtigten haben nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart:

Artikel 1

(1) Die Deutsche Bundesbahn und die Österreichischen Bundesbahnen können für den fahrplanmäßigen Eisenbahnverkehr (lit. a) sowie für den Fall einer Streckenunterbrechung (lit. b) vereinbaren, daß von der Deutschen Bundesbahn auf ihren Strecken für die Österreichischen Bundesbahnen in den nachfolgend aufgeführten Verkehrsverbindungen Züge und Wagengruppen unter Bahnverschluß als Durchfuhrtransporte (im folgenden Eisenbahndurchgangsverkehr) unter den in diesem Verträge zugelassenen Erleichterungen befördert werden, und zwar

- a) Reisezüge, Reisezugwagen, Packwagen und Postwagen zwischen den Bahnhöfen Salzburg Hauptbahnhof und Kufstein auf der Strecke Salzburg Hauptbahnhof–Rosenheim–Kufstein,
- b) zur Herstellung einer infolge Streckenunterbrechung auf dem Gebiet der Republik Österreich nicht möglichen Schienenverbindung Reisezüge, Reisezugwagen, Packwagen und Postwagen sowie Güterzüge und Güterzugwagen auf den Strecken
 - Salzburg Hauptbahnhof–Rosenheim–Kufstein,
 - Salzburg Hauptbahnhof / Kufstein–Rosenheim–München–Mittenwald,
 - Salzburg Hauptbahnhof / Kufstein–Rosenheim–München–Kempten–Lindau,

— Salzburg Hauptbahnhof / Kufstein–Rosenheim–München–Ulm–Friedrichshafen–Lindau.

Werden aus bahnbetrieblichen Gründen ausnahmsweise Umleitungen auf andere Strecken notwendig, so werden diese Strecken von der Bundesbahndirektion München im Benehmen mit der zuständigen Grenzpolizeibehörde und der zuständigen Oberfinanzdirektion der Bundesrepublik Deutschland festgelegt.

(2) Im Falle des fahrplanmäßigen Eisenbahndurchgangsverkehrs nach Absatz 1 lit. a trifft die Deutsche Bundesbahn die erforderlichen Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Grenzpolizeibehörde und der zuständigen Oberfinanzdirektion; die Österreichischen Bundesbahnen haben die zuständige Sicherheitsbehörde, die zuständige Finanzlandesdirektion und die zuständige Eisenbahnbehörde anzuhören.

(3) Werden Umleitungen nach Absatz 1 lit. b durchgeführt, so hat die Deutsche Bundesbahn und haben die Österreichischen Bundesbahnen die jeweils im Absatz 2 genannten Behörden rechtzeitig zu unterrichten.

(4) Die Durchführung und die Abgeltung der Transportleistungen der Deutschen Bundesbahn für die Österreichischen Bundesbahnen bleiben den Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Österreichischen Bundesbahnen vorbehalten.

Artikel 2

Der Eisenbahndurchgangsverkehr unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, soweit dieser Vertrag nichts anderes bestimmt.

Artikel 3

(1) Dieser Vertrag gilt für Personen ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, für Handgepäck, mitgenommene Tiere, Reisegepäck, Expreßgut, Güter (einschließlich Leichen und lebender Tiere) und Postsachen.

(2) Die Erleichterungen dieses Vertrages gelten auch für die Durchbeförderung österreichischer Exekutivorgane und in Friedenszeiten für österreichische Militärpersonen in Uniform, die mit ihren ungeladenen Dienstwaffen und ihrer sonstigen Ausrüstung reisen, und zwar bei Dienstreisen sowie Fahrten zu oder von ihrer Truppeneinheit oder militärischen Dienststelle, auf Urlaub oder nach Hause; Vorgesetzte dürfen im Eisenbahndurchgangsverkehr ihren mitreisenden Untergebenen nur solche Anordnungen erteilen, die zur Aufrechterhaltung der Disziplin notwendig sind. Die Artikel 3, 4 und 5 des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vom 14. September 1955 über die Beförderung von Exekutivorganen im Straßen- und Eisenbahndurchgangsverkehr gelten entsprechend. Die zuständigen Grenzpolizeidienststellen werden auf diplomatischem Wege mitgeteilt.

(3) Die Beförderung von Häftlingen im Eisenbahndurchgangsverkehr ist ausgeschlossen.

Artikel 4

(1) Im Eisenbahndurchgangsverkehr findet eine Grenzabfertigung nur statt

- a) zur Vornahme von Stichproben,
- b) bei Verdacht von Zuwiderhandlungen Reisender gegen die Bestimmungen dieses Vertrages,
- c) zur Verhinderung oder Aufklärung strafbarer Handlungen.

(2) Die Erleichterungen nach Absatz 1 gelten

- a) für die Strecke Salzburg Hauptbahnhof-Rosenheim-Kufstein ohne zeitliche Beschränkung,
- b) für andere Durchgangsstrecken nach Artikel 1 nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet (den Tag des Beginns der Streckenunterbrechung eingerechnet).

(3) Zur Überwachung der Einhaltung dieses Vertrages können die Züge auf der Strecke Salzburg Hauptbahnhof-Rosenheim-Kufstein vom Grenzkontrollpersonal jedes der beiden Vertragsstaaten begleitet werden. Das Grenzkontrollpersonal der Bundesrepublik Deutschland darf den Begleitedienst in den Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen im Gebiet der Republik Österreich beginnen und beenden. Das Grenzkontrollpersonal wird unentgeltlich befördert.

(4) Soweit Züge nach Absatz 3 begleitet werden, kann die nach Absatz 1 zulässige Grenzabfertigung auch während der Fahrt vorgenommen werden. Für die Vornahme dieser Grenzabfertigung und die Begleitung der Züge nach Absatz 3 gilt das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vom 14. September 1955 über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr.

Artikel 5

(1) Im Eisenbahndurchgangsverkehr ist ein Durchreisevermerk nicht erforderlich. Personen im Alter von mehr als 16 Jahren müssen einen mit Lichtbild versehenen amtlichen Ausweis mit sich führen.

(2) Die Erleichterungen nach Absatz 1 gelten

- a) für den Eisenbahndurchgangsverkehr nach Artikel 1 Absatz 1 lit. a ohne zeitliche Beschränkung,
- b) für den Eisenbahndurchgangsverkehr nach Artikel 1 Absatz 1 lit. b nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet (den Tag des Beginns der Streckenunterbrechung eingerechnet); während dieser Zeit gilt Absatz 1 zweiter Satz nicht.

Artikel 6

(1) Die im Eisenbahndurchgangsverkehr beförderten Waren sind von Ein- und Ausgangsabgaben sowie von wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen befreit, wenn die für den Durchgangsverkehr geltenden Bestimmungen eingehalten werden; Sicherheiten werden nicht erhoben. Bei Nichteinhaltung dieser Bestimmungen wird von der Erhebung der Ein- und Ausgangsabgaben abgesehen, wenn der Nachweis erbracht wird, daß die Ware in unverändertem Zustand nach Österreich zurückgebracht worden ist.

(2) Die im Eisenbahndurchgangsverkehr beförderten Waren unterliegen der Überwachung durch die Zollbehörden. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen stellen die hierfür erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

(3) Aufgegebenes Reisegepäck und Expreßgut, Güter in geschlossenen Güterwagen und in Behältnissen sowie Postsendungen — auch in Postwagen — sind von den Österreichischen Bundesbahnen unter Raumverschluß zu nehmen, es sei denn, daß die zuständigen Zollbehörden beider Vertragsstaaten darauf verzichten.

Artikel 7

(1) Beförderungsverbote der Bundesrepublik Deutschland zum Schutze von Menschen, Tieren oder Pflanzen gelten auch für den Eisenbahndurchgangsverkehr.

(2) Die Durchfuhr von Einhufern, Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen ist zulässig, wenn die Tiere mit den erforderlichen Dokumenten über die seuchenfreie Herkunft, wie Ursprungs- und Gesundheitszeugnisse und Tierpässe, versehen sind. Für andere Tiere sowie tierische Teile, Rohstoffe und Erzeugnisse sind Veterinärzertifikate nicht erforderlich. Eine tierärztliche Grenzuntersuchung findet im Eisenbahndurchgangsverkehr nicht statt.

(3) Für lebende Pflanzen und Pflanzenteile ist bei Beförderung im Eisenbahndurchgangsverkehr kein besonderes Ursprungs- oder Gesundheitszeugnis erforderlich.

(4) Eine Einfuhruntersuchung von Fleisch nach den Bestimmungen des Fleischbeschaugesetzes findet im Eisenbahndurchgangsverkehr nicht statt. Sofern in besonderen Fällen Fleisch aus dem Zug verbracht wird, bleiben die fleischbeschaurechtlichen Einfuhrvorschriften unberührt.

Artikel 8

(1) Die Reisenden werden im Eisenbahndurchgangsverkehr in Zügen befördert, die in der Bundesrepublik Deutschland unter Bahnverschluß zu halten sind.

(2) Im Eisenbahndurchgangsverkehr ist es Reisenden verboten, ein- oder auszusteigen, Waren in den oder aus dem Zug zu verbringen sowie Zoll- oder Bahnverschlüsse zu öffnen. Die Bediensteten der beiden Eisenbahnverwaltungen haben die Einhaltung dieser Verbote zu überwachen und bei Zuwiderhandlungen zur Wiederherstellung des diesem Vertrag entsprechenden Zustandes, erforderlichenfalls unter Anwendung unmittelbaren Zwanges, einzuschreiten, wobei sie die sonst für sie maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften anzuwenden haben. Wird eine Ausnahme von diesen Verboten notwendig oder wird ein Verbot übertreten, so hat der Zugführer, sofern Grenzkontrollorgane nicht anwesend sind, eine Niederschrift aufzunehmen, von der je eine Ausfertigung den zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten unverzüglich zuzuleiten ist.

(3) Haben Züge einen unvorhergesehenen Aufenthalt von längerer Dauer, so hat der Zugführer dafür zu sorgen, daß das nächste Zollamt und die nächste Grenzpolizeidienststelle der Bundesrepublik Deutschland unverzüglich benachrichtigt werden.

Artikel 9

(1) Reisende, die den Zug auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entgegen Artikel 8 Absatz 2 verlassen — ausgenommen Deutsche im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes — sind auf Verlangen der zuständigen deutschen Organe vom Zugpersonal wieder in den Zug zu nehmen und mit diesem auf österreichisches Gebiet zu verbringen.

(2) Reisende, die entgegen Artikel 8 Absatz 2 im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in den Zug einsteigen, sind vom Zugpersonal aus dem Zug zu weisen.

(3) Die Republik Österreich wird auf Verlangen der zuständigen deutschen Behörden alle Personen zurücknehmen, die nicht Deutsche im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes sind, im Eisenbahndurchgangsverkehr den Zug verlassen haben und im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland verblieben sind.

(4) Die Bundesrepublik Deutschland wird auf Verlangen der zuständigen österreichischen Behörden alle Personen zurücknehmen, die nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Eisenbahndurchgangsverkehr im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in den Zug eingestiegen und so in das Gebiet der Republik Österreich gelangt sind.

(5) Die Rücknahme erfolgt in entsprechender Anwendung der Vereinbarung durch den Notenwechsel zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der österreichischen Bundesregierung vom 19. Juli 1961, betreffend die Übernahme von Personen an der Grenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich (deutsch-österreichisches Schubabkommen), wobei das Verlassen des Zuges auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entgegen Artikel 8 Absatz 2 als unerlaubte Einreise in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gilt und die Einreise in das Gebiet der Republik Österreich als unerlaubt angesehen wird, wenn der Zug im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entgegen Artikel 8 Absatz 2 bestiegen worden ist.

Artikel 10

(1) Während eines Aufenthaltes in Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland ist der vor den Zügen befindliche Teil des Bahnsteigs auf Verlangen der zuständigen deutschen Behörden für den Verkehr des Publikums und den Verkauf von Waren zu sperren.

(2) Waren dürfen, abgesehen von den im folgenden zugelassenen Ausnahmen, nur in Güter-, Gepäck- oder Postwagen sowie in Gepäck- oder Postabteilen befördert werden. In Personenwagen dürfen nur Handgepäck und mitgenommene Tiere befördert werden. Auf Lokomotiven und Tendern, im Motorenraum von Triebwagen sowie im Führerstand von Triebwagen und Steuerwagen dürfen außer den Betriebsmitteln nur Gegenstände mitgeführt werden, die vom Eisenbahnpersonal zum dienstlichen oder eigenen Gebrauch während der Fahrt benötigt werden.

Artikel 11

(1) Die Bahnpost unterliegt im Eisenbahndurchgangsverkehr keinen Beschränkungen und keinen Gebühren der Bundesrepublik Deutschland. Inwieweit für die vom Ausland nach dem Ausland durch die Bundesrepublik Deutschland beförderten Postsendungen eine Durchgangsvergütung zu leisten ist, richtet sich nach dem Weltpostvertrag und den Abkommen des Weltpostvereines.

(2) Die Briefkästen an Gepäck- und Postwagen sowie an Gepäck- und Postabteilen sind während der Durchfahrt geschlossen zu halten.

(3) Die in Gepäck- oder Postwagen sowie in Gepäck- oder Postabteilen mitgeführten Postsachen dürfen nicht durchsucht werden.

Artikel 12

Das im Eisenbahndurchgangsverkehr tätige Personal der Vertragsstaaten ist verpflichtet, einander bei der Ausübung seiner Dienstobliegenheiten den erforderlichen Beistand zu gewähren und hierauf gerichteten Ersuchen in

gleicher Weise Folge zu leisten wie entsprechenden Ersuchen des eigenen Personals. Darüber hinaus wird das Grenzkontrollpersonal der Vertragsstaaten bei der Überwachung des Durchgangsverkehrs festgestellte Verstöße einander mitteilen.

Artikel 13

Die strafrechtlichen Bestimmungen des einen Vertragsstaates zum Schutze von Amtshandlungen und zum Schutze von Beamten gelten auch für strafbare Handlungen, die in diesem Staat gegenüber dem im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Personal des anderen Vertragsstaates begangen werden, wenn sich das Personal in Ausübung des Dienstes befindet oder die Tat in Beziehung auf diesen Dienst begangen wird.

Artikel 14

(1) Das im Eisenbahndurchgangsverkehr tätige Personal der Vertragsstaaten darf Dienstkleidung tragen.

(2) Jeder Vertragsstaat wird Bedienstete auf Verlangen des anderen Vertragsstaates von der Verwendung in dessen Gebiet ausschließen oder abberufen.

(3) Erleidet ein im Eisenbahndurchgangsverkehr tätiger Bediensteter eines der Vertragsstaaten in Ausübung seines Dienstes einen Unfall oder erkrankt er, so wird der betreffende Vertragsstaat für ärztliche Hilfe, Heilmittel und Krankenpflege sorgen, wenn die Überführung des Bediensteten in den anderen Vertragsstaat aus Gesundheitsgründen nicht tunlich ist. Die dabei aufgewendeten Kosten werden von der Verwaltung ersetzt, der der Bedienstete angehört; Ersatzansprüche und Rückgriffsrechte dieser Verwaltung gegen Dritte bleiben unberührt.

Artikel 15

(1) Für Beförderungen im Sinne der Artikel 1 und 3 gelten die beförderungsrechtlichen und tarifrechtlichen Bestimmungen, insbesondere auch jene des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der Österreichischen Bundesbahnen erfolgt wäre.

(2) Die Beförderungen im Eisenbahndurchgangsverkehr unterliegen nicht der Umsatzsteuer der Bundesrepublik Deutschland; sie unterliegen der Beförderungssteuer der Republik Österreich.

Artikel 16

(1) Die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen sind befugt, in den Zügen Fahrkartenkontrollen vorzunehmen und für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Zug durch Bedienstete der Deutschen Bundesbahn sorgen zu lassen. Soweit Bedienstete der Deutschen Bundesbahn nicht anwesend sind, üben die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen ihre eisenbahndienstlichen Befugnisse nach den sonst für sie maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften aus.

(2) Während des Eisenbahndurchgangsverkehrs gemäß Artikel 1 Absatz 1 lit. b werden Reisende, ausgenommen deutsche Staatsangehörige, wegen vorher begangener gerichtlich strafbarer oder durch Verwaltungsbehörden zu verfolgender Handlungen in der Bundesrepublik Deutschland nicht verfolgt, abgeurteilt, in Haft genommen oder sonst in ihrer persönlichen Freiheit beschränkt; dies gilt

nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet (den Tag des Beginns der Streckenunterbrechung eingerechnet).

Artikel 17

(1) Wird beim Betrieb der Eisenbahn im Eisenbahndurchgangsverkehr durch einen Unfall ein Reisender getötet oder verletzt oder eine Sache, die ein Reisender an sich trägt oder mit sich führt, beschädigt oder verloren, so haften die Österreichischen Bundesbahnen wie ein Betriebsunternehmer nach österreichischem Recht; sie stehen dabei für die Deutsche Bundesbahn und deren Leute ein. Die im Artikel 3 Absatz 2 genannten Personen und Personengruppen gelten hierbei als Reisende. Ansprüche des Geschädigten gegen die Deutsche Bundesbahn in deren Eigenschaft als Betriebsunternehmer bleiben unberührt.

(2) Für Beförderungen im Eisenbahndurchgangsverkehr gelten hinsichtlich der Haftung für verspätete Auslieferung, Überschreitung der Lieferfrist, gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, Expressgut und Gütern (einschließlich Leichen und lebender Tiere) die beförderungsrechtlichen und tariflichen Haftungsbestimmungen, die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in Österreich stattgefunden hätte. Die Haftung der Deutschen Bundesbahn ist ausgeschlossen.

(3) Wird ein im Eisenbahndurchgangsverkehr tätiger österreichischer Bediensteter in Ausübung seines Dienstes beim Betrieb der Eisenbahn durch einen Unfall getötet oder verletzt oder eine Sache, die er an sich trägt oder mit sich führt, beschädigt oder verloren, so ist die Pflicht, die sich aus dem schädigenden Ereignis ergebenden Ansprüche zu befriedigen, so zu beurteilen, als ob das schädigende Ereignis auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in Österreich verursacht worden wäre. Soweit hiernach eine Haftung der Österreichischen Bundesbahnen besteht, hat sie dabei für die Deutsche Bundesbahn und deren Leute einzustehen. Die Haftung der Deutschen Bundesbahn gegenüber den im Satz 1 genannten Bediensteten ist ausgeschlossen.

(4) Für Schäden an Betriebsmitteln gelten die diesbezüglichen Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Österreichischen Bundesbahnen.

(5) Im Eisenbahnpostverkehr haften für Sachschäden, die im Eisenbahndurchgangsverkehr eintreten, die beteiligten Verwaltungen untereinander nach Maßgabe der bestehenden Vereinbarungen.

(6) In anderen Fällen als den in den vorstehenden Absätzen oder in anderen Abkommen geregelt ist die Haftung für Schäden beim Betrieb der Eisenbahn im Eisenbahndurchgangsverkehr nach deutschem Recht zu beurteilen. Soweit danach die eine oder die andere Eisenbahn haftet, trifft die Haftung auch die andere Eisenbahn als Gesamtschuldner.

(7) Für Fragen der Amtshaftung ist das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vom 14. September 1955 zur Regelung der Amtshaftung aus Handlungen von Organen des einen in grenznahen Gebieten des anderen Staates anzuwenden.

(8) Die Klage kann nur vor den Gerichten des Staates der in Anspruch genommenen Eisenbahn erhoben werden.

(9) Haben die Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der vorstehenden Bestimmungen Ersatz geleistet, so können sie gegen die Deutsche Bundesbahn Rückgriff nehmen, wenn der Unfall durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Deutschen Bundesbahn oder ihrer Leute oder durch Mängel der Anlagen oder der Fahrbetriebsmittel der Deutschen Bundesbahn verursacht worden ist.

Artikel 18

Die im Eisenbahndurchgangsverkehr beteiligten beiderseitigen Verwaltungen werden die Maßnahmen zur Durchführung dieses Vertrages erforderlichenfalls miteinander abstimmen.

Artikel 19

Die Bundesrepublik Deutschland kann den Eisenbahndurchgangsverkehr zeitweilig ganz oder teilweise sperren, wenn es die Sicherheit im Durchgangsgebiet erfordert.

Artikel 20

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Vertrages sollen durch die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen eines der Vertragsstaaten einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jeder Vertragsstaat ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsstaaten zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem der eine Vertragsstaat dem anderen mitgeteilt hat, daß er die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident die Ernennungen vornehmen. Besitzt auch der Vizepräsident die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten oder ist auch er verhindert, so soll das im Rang nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofes, das nicht die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten besitzt, die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten des von ihm bestellten Schiedsrichters und seiner Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns und die sonstigen Kosten werden von den Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(6) Die Gerichte der beiden Vertragsstaaten werden dem Schiedsgericht auf sein Ersuchen Rechtshilfe hinsichtlich der Ladung und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen in entsprechender Anwendung der zwischen den beiden Vertragsstaaten jeweils geltenden Vereinbarungen über die Rechtshilfe in Zivil- und Handelssachen leisten.

Artikel 21

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der österreichischen Bundesregierung innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 22

(1) Dieser Vertrag ist zu ratifizieren. Die Ratifikationsurkunden werden in Wien ausgetauscht werden.

(2) Der Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jeder Vertragsstaat kann den Vertrag kündigen; er tritt ein Jahr nach der Notifikation der Kündigung an den anderen Vertragsstaat außer Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten der Vertragsstaaten diesen Vertrag unterzeichnet und mit Siegeln versehen.

GESCHEHEN zu Bonn am 15. Dezember 1971 in zwei Urschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Paul Frank
Wolfgang Vaerst

Für die Republik Österreich:

Dr. Willfried Gredler
Dr. Robert Stanfel

Denkschrift zum Vertrag

I. Allgemeines

Auf Wunsch der österreichischen Bundesregierung wurden im Juni 1970 Verhandlungen über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) über Strecken der Deutschen Bundesbahn (DB) in der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen. Sie wurden am 15. Dezember 1971 mit der Unterzeichnung des vorliegenden Staatsvertrages abgeschlossen.

Der Vertrag schafft die rechtliche Grundlage dafür, daß die ÖBB zwischen Salzburg und Kufstein fahrplanmäßig über die Strecke Salzburg Hbf–Rosenheim–Kufstein fahren und bei Streckenunterbrechungen auf österreichischem Gebiet eine Reihe von Umleitungsstrecken im süddeutschen Raum benutzen können. An der Führung fahrplanmäßiger Züge zwischen Salzburg und Kufstein über Rosenheim besteht ein erhebliches verkehrliches und wirtschaftliches Interesse Österreichs, da dadurch die Eisenbahnverbindung zwischen Salzburg und Innsbruck wesentlich verkürzt und beschleunigt werden kann. Der fahrplanmäßige Verkehr wurde von den ÖBB auf Grund einer Vereinbarung mit der DB im Sommer 1967 aufgenommen. Z. Z. verkehren täglich drei Triebwagenschnellzugpaare. Der Umleitung österreichischer Züge über deutsches Gebiet bei Streckenunterbrechungen in Österreich kommt insbesondere im Winter bei Lawinenverschüttungen Bedeutung zu.

In Anlehnung an das deutsch-österreichische Abkommen vom 14. September 1955 über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Strecken Mittenwald (Grenze)–Griesen (Grenze) und Ehrwald (Grenze)–Vils (Grenze) (Bundesgesetzbl. 1957 II S. 589) sieht der Vertrag vor, daß die Züge der ÖBB unter Bahnverschluß als Durchfuhrtransporte über die Strecken der DB geführt werden und daß für diesen Durchgangsverkehr eine Reihe von Erleichterungen insbesondere in ausländerrechtlicher, grenzpolizeilicher und zollrechtlicher Hinsicht gilt. Anders als das Abkommen von 1955 räumt der Vertrag jedoch der Republik Österreich keine Durchgangsrrechte ein. Er ermächtigt vielmehr die DB und die ÖBB, in eigener Zuständigkeit Vereinbarungen über die Zulassung des Eisenbahndurchgangsverkehrs zu schließen.

II. Besonderes

Zu Artikel 1

Der Eisenbahndurchgangsverkehr darf nur unter „Bahnverschluß“ abgewickelt werden. Bahnverschluß bedeutet nicht, daß die Einstiegstüren der Wagen während der Durchfahrt durch das Bundesgebiet ab-

geschlossen werden müssen. Ein Verschließen der Türen birgt insbesondere bei Unfällen und betrieblichen Unregelmäßigkeiten so erhebliche Gefahren in sich, daß eine solche Maßnahme nicht in Betracht kommen kann. Beförderung von Zügen unter Bahnverschluß bedeutet vielmehr, daß die beiden Bahnverwaltungen durch geeignet erscheinende Maßnahmen (z. B. im Rahmen des Artikels 8) dafür Sorge tragen, daß während des Durchgangsverkehrs weder Reisende ein- oder aussteigen noch Waren aus dem oder in den Zug verbracht werden.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift unterstellt den Eisenbahndurchgangsverkehr deutschem Recht, soweit im Vertrag nichts anderes bestimmt ist.

Zu Artikel 3

Der Artikel legt den Anwendungsbereich des Vertrages fest. Österreichische Exekutivorgane im Sinne des Absatzes 2 sind die Organe der Bundespolizei, der Bundesgendarmerie, der Zollverwaltung sowie weitere Organe der öffentlichen Aufsicht (z. B. Feldhüter).

Zu Artikel 4

Nach der in den Absätzen 1 und 2 getroffenen Regelung findet eine Grenzabfertigung auf der Strecke Salzburg Hbf–Rosenheim–Kufstein, von den in Absatz 1 genannten Ausnahmefällen abgesehen, nicht statt. Für andere Durchgangsstrecken gilt diese Erleichterung nur innerhalb der ersten drei Tage nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet. Dieser Unterschied beruht auf folgenden Erwägungen. Auf der Strecke Salzburg Hbf–Rosenheim–Kufstein halten die Züge der ÖBB regelmäßig nicht in deutschen Bahnhöfen, so daß ein Ein- oder Aussteigen von Reisenden nur schwer möglich ist. Auf den übrigen Durchgangsstrecken müssen die Züge der ÖBB jedoch aus betrieblichen Gründen in den deutschen Bahnhöfen halten. Da hier nicht ausgeschlossen werden kann, daß Reisende unter Übertretung des in Artikel 8 Abs. 2 enthaltenen Verbots aussteigen und im Bundesgebiet verbleiben, könnte ein zeitlich unbeschränkter Verzicht auf die Grenzabfertigung dazu führen, daß sich bestimmte Personenkreise bei längerer Dauer der Streckenunterbrechung darauf einstellen, mit den Umleitungszügen unkontrolliert in das Bundesgebiet zu gelangen. In den ersten drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung ist die Gefahr eines solchen Mißbrauchs dagegen relativ gering.

Zur Überwachung der Einhaltung des Vertrages können die Züge auch begleitet werden, auf der Strecke Salzburg Hbf-Rosenheim-Kufstein von Beamten beider Vertragsstaaten, auf den anderen Durchgangsstrecken nur von deutschen Beamten (Absatz 3).

Absatz 4 regelt die Vornahme der Grenzabfertigung während der Fahrt und erklärt hierfür das deutsch-österreichische Abkommen vom 14. September 1955 über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr (Bundesgesetzbl. 1957 II S. 581) für anwendbar.

Zu Artikel 5

Im fahrplanmäßigen Eisenbahndurchgangsverkehr sind Reisende vom Paß- und Sichtvermerkszwang befreit, sie müssen jedoch — wenn sie älter als 16 Jahre sind — einen mit Lichtbild versehenen amtlichen Ausweis mit sich führen. Hierdurch soll sichergestellt werden, daß eine etwa notwendige Identitätsfeststellung an Ort und Stelle vorgenommen werden kann.

Im Umleitungsverkehr ist für die Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung kein Durchreiserechtvermerk erforderlich. Während dieser Zeit braucht auch kein amtlicher Lichtbildausweis mitgeführt zu werden. Nach Ablauf dieser Frist setzt die normale Grenzabfertigung (Artikel 4) ein. Es wird davon ausgegangen, daß sich die Reisenden nach dieser Zeit auf die neue Situation eingestellt haben.

Zu Artikel 6

Absatz 1 regelt die zollrechtlichen Erleichterungen für die im Eisenbahndurchgangsverkehr beförderten Waren in Anlehnung an Artikel 17 Abs. 1 und Artikel 22 des deutsch-österreichischen Vertrags vom 6. September 1962 über Zollerleichterungen im kleinen Grenzverkehr und im Durchgangsverkehr (Bundesgesetzbl. 1963 II S. 1279). Die Absätze 2 und 3 enthalten Bestimmungen über die Zollüberwachung sowie über den von den OBB durchzuführenden Raumverschluß.

Zu Artikel 7

Der Artikel regelt tierseuchen-, pflanzenschutz- und fleischbeschaurechtliche Fragen.

Zu Artikel 8

In Absatz 1 wird der in Artikel 1 ausgesprochene Grundsatz, daß die Züge unter Bahnverschluß zu befördern sind, für den Personenverkehr noch einmal wiederholt. Die Absätze 2 und 3 enthalten die zur Einhaltung des Bahnverschlusses erforderlichen Verbote sowie eine Reihe von hiermit im Zusammenhang stehenden Verpflichtungen des Eisenbahnpersonals.

Zu Artikel 9

Der Artikel regelt die Rücknahmeverpflichtung der beiden Vertragsstaaten bei Verstößen gegen das Ein- und Aussteigeverbot des Artikels 8 Abs. 2. Die in

Absatz 5 für entsprechend anwendbar erklärte Vereinbarung vom 19. Juli 1961 ist im Bundesanzeiger 1961 Nr. 169 veröffentlicht.

Zu Artikel 10

Das Verlangen der zuständigen deutschen Behörden nach Absatz 1 wird nur ausgesprochen werden, wenn dringende Gründe die Sperrung des Bahnsteigs erfordern. Die Züge werden im übrigen in der Bundesrepublik Deutschland nur halten, wenn dies bahnbetrieblich notwendig ist. Die Deutsche Bundesbahn hat in einem solchen Fall die notwendig erscheinenden Maßnahmen zu treffen, um den Bahnverschluß aufrechtzuerhalten.

Zu Artikel 11

Der Artikel enthält Bestimmungen über die Bahnpost.

Zu den Artikeln 12 bis 14

Durch die Artikel 12 und 13 wird sichergestellt, daß das im Eisenbahndurchgangsverkehr tätige Personal der Vertragsstaaten sich gegenseitig unterstützt und bei der Dienstausbübung im anderen Vertragsstaat den gleichen Beistand und den gleichen strafrechtlichen Schutz wie das eigene Personal dieses Staates genießt. Artikel 14 enthält weitere Bestimmungen über die persönliche Rechtsstellung der im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Bediensteten.

Zu Artikel 15

Der Artikel erklärt — abweichend von Artikel 2 — für Beförderungen im Eisenbahndurchgangsverkehr die beförderungs- und tarifrechtlichen Bestimmungen für anwendbar, die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der OBB erfolgt wäre. Die in Absatz 1 genannten internationalen Vorschriften finden daher nur Anwendung, wenn sie auch bei Beförderungen über Strecken der OBB gegolten hätten.

Zu Artikel 16

Absatz 1 regelt die Befugnisse der Bediensteten der OBB. — Die Bestimmung des Absatzes 2 wurde aufgenommen, weil bei Zugumleitungen in der ersten Zeit nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung für die Reisenden u. U. keine Möglichkeit besteht, einem Betreten deutschen Hoheitsgebiets auszuweichen. Ohne diese Schutzbestimmung könnten auslieferungsrechtliche Garantien berührt werden. Es könnte nämlich durch die Zufälligkeit einer Zugumleitung ein Reisender, der nur durch ein förmliches Verfahren ausgeliefert werden dürfte, in den Gewahrsam der deutschen Behörden gelangen. Die Dreitagesfrist im zweiten Halbsatz entspricht der Zeit, in der ohnehin keine Grenzabfertigung stattfindet (Artikel 4 Abs. 2 lit. b). Eine ähnliche Bestimmung ist im übrigen im Europäischen Übereinkommen vom 20. April 1959 über die Rechtshilfe in Strafsachen (Artikel 12 Abs. 1) enthalten.

Zu Artikel 17

Der Artikel enthält eine eingehende Regelung der Haftpflichtfragen im Eisenbahndurchgangsverkehr.

Zu Artikel 18

Der Artikel stellt sicher, daß die beteiligten beiderseitigen Verwaltungen die Maßnahmen zur Durchführung des Vertrages miteinander abstimmen.

Zu Artikel 19

Durch diese Bestimmung wird der Bundesrepublik das Recht eingeräumt, den Eisenbahndurchgangsverkehr vorübergehend aus Gründen der Sicherheit ganz oder teilweise zu sperren.

Zu Artikel 20

Der Artikel enthält die bei Verträgen dieser Art übliche Schiedsgerichtsklausel.

Zu Artikel 21

Der Artikel enthält die Klausel über die völkerrechtliche Einbeziehung des Landes Berlin.

Zu Artikel 22

Der Artikel regelt die Ratifizierung, das Inkrafttreten und die Kündigung des Vertrags.