



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Schienen-Control Kommission
Schienen-Control GmbH
Praterstraße 62-64
1020 Wien

Per Email an sch1@bmvit.gv.at
sowie an begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, am 22.07.2011

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Bezug: GZ. BMVIT-210.501/0006-IV/SCH1/2011

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vom 31.5.2011, GZ. BMVIT-210.501/0006-IV/SCH1/2011, bei der Schienen-Control GmbH eingelangt am 15.06.2011, wurde der Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird, mit dem Ersuchen um Stellungnahme bis spätestens 27.07.2011 übermittelt.

Die Schienen-Control nimmt dazu wie folgt Stellung:

▪ Zu § 28 Abs 4:

Die Aufnahme der dreimonatigen Frist für die Interessentensuche wird von der Schienen-Control sehr begrüßt. Damit wird sichergestellt, dass den Interessenten ausreichend Zeit für die Erstellung ihrer Angebote zur Verfügung steht.

▪ Zu § 71 Abs 3:

Die Neuregelung der Entscheidungsfrist der Zuweisungsstelle ist zu begrüßen, da die Entscheidungsfrist dadurch mit der viermonatigen Frist für die Erstellung des Netzfahrplanentwurfs (§ 65 Abs 3) und der einmonatigen Anhörungsfrist (§ 65 Abs 7) in Einklang gebracht wird. Im Sinne einer vollständigen Darstellung der

Schienen-Control GmbH, Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707, F: +43 1 5050707 180, office@schienencontrol.gv.at, www.schienencontrol.gv.at

Bankverbindung: Unicredit Bank Austria AG, Konto-Nr.: 00686196205, BLZ: 12000, BIC: BKAUATWW, IBAN: AT76 1200 0006 8619 6205

Firmenbuch-Nr.: 186495h, Handelsgericht Wien, DVR-Nr.: 1060163, UID-Nr.: ATU50724006

bestehenden Entscheidungsfristen der Zuweisungsstelle sollte in § 71 Abs 3 jedoch auch die zehntägige Entscheidungsfrist bei Streitigkeiten zwischen Zugangsberechtigten (§ 65b Abs 3) berücksichtigt werden.

Aus diesem Anlass empfiehlt sich eine Novellierung des § 65b Abs 3. Denn es ist unklar, worin das in § 65b Abs 3 vorgesehene „Streitbeilegungssystem“ bestehen soll, zielt doch bereits das Koordinierungsverfahren auf die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung ab (§ 65b Abs 1). In § 65b Abs 3 sollte daher anstatt dieses Streitbeilegungssystems (nur) eine zehntägige Entscheidungsfrist vorgesehen werden, die mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens beginnt, sodass die Bestimmung wie folgt lautet:

~~„Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Zugangsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrten Zugtrassen ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet. Die Zuweisungsstelle hat innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens über die Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die Gegenstand des Koordinierungsverfahrens waren, zu entscheiden.“~~

Diese zehntägige Entscheidungsfrist sollte auch in § 71 Abs 3 aufgenommen werden.

Die Entscheidung über Ad-hoc-Trassenbegehren sowie über Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb (§ 71 Abs 3 S 3) sollte – wie auch die Entscheidung über Trassenbegehren gemäß § 71 Abs 3 S 1 – „ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber [...]“ erfolgen.

Die einmonatige Frist für die Entscheidung über Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Vershubbetrieb ist jedenfalls dann zu lang, wenn diese Leistungen im Zusammenhang mit Ad-hoc-Trassen bestellt werden. Für diesen Fall sollte die Frist daher gleich derjenigen für die Entscheidung über die Ad-hoc-Trasse sein, sodass „ohne unnötigen Aufschub, jedenfalls aber innerhalb von fünf Arbeitstagen [...]“ zu entscheiden ist.

§ 71 Abs 3 sollte daher wie folgt lauten (ergänzte Textpassagen sind unterstrichen):

„Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens zehn Arbeitstage nach Abschluss eines solchen Verfahrens zu entscheiden. Alle anderen Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen sind ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines

Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind von der Zuweisungsstelle und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb, die im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, gestellt werden, sind ohne unnötigen Aufschub, jedenfalls aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt [...]

■ Zu § 72 Abs 1:

Entsprechend den Änderungen in § 71 Abs 3 wäre § 72 Abs 1 wie folgt umzugestalten:

„Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens binnen einem Monat, falls das Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen gestellt wird, das nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle, über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens zehn Arbeitstage nach Abschluss eines solchen Verfahrens und über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat [...]

■ Zu § 73 Abs 1:

Entsprechend den Änderungen in § 71 Abs 3 sollte § 73 Abs 1 wie folgt lauten:

„Wird das an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem

Zugangsberechtigten längstens binnen einem Monat, falls das Begehren im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen gestellt wird, das nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat [...]“

▪ Zu § 78a Abs 4:

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen zur Erteilung von Auskünften über die Kundenzufriedenheit erleichtert die Erstellung des jährlichen Kundenzufriedenheitsberichts der Schienen-Control GmbH. Die vorgesehene Klarstellung stellt eine bessere rechtliche Absicherung der gesetzlich vorgesehenen Berichtspflicht dar und vermeidet die bisherigen Unklarheiten, ob und inwieweit Eisenbahnunternehmen dafür die gewünschten Daten übermitteln müssen.

▪ Zu § 81 Abs 4:

Der VfGH hat bereits in einem Erkenntnis vom 21.03.1980 (B449/76) ausgesprochen, dass die Erteilung eines Berichtsauftrages betreffend Urteilsausfertigungs- und Verfahrensrückstände keinen Eingriff in die richterliche Unabhängigkeit (Art 87 B-VG) darstellt. Die Schienen-Control Kommission stellt fest, dass durch die Formulierung „auf dessen Verlangen über alle Gegenstände der Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission zu unterrichten“ sich diese Berichtspflicht etwa auf Beschwerden über Verfahrensverzögerungen, Verzögerungen bei der Bescheidausfertigung oder den Stand eines Verfahrens beziehen kann, der BMVIT aber nicht berechtigt ist, Auskünfte über die Rechtsprechung der Schienen-Control Kommission, etwa Beratungsergebnisse und Abstimmungsverhältnisse, zu verlangen. Das Verlangen nach einem derartigen Bericht würde nach dem zitierten Erkenntnis des VfGH, ebenso wie nach Art 20 Abs 2 Z 8 B-VG einen Eingriff in die Unabhängigkeit der Rechtsprechung der Schienen-Control Kommission darstellen.

▪ Befugnis der Schienen-Control Kommission, vorgelegte Verträge, SNNB, AGB und Tarife auf Gesetzmäßigkeit zu prüfen:

Im Eisenbahngesetz (§§ 53f Abs 1 Z 2, 74 Abs 1 Z 3 und 78b Abs 2 Z 1 und 2) ausdrücklich geregelt ist (nur) eine Befugnis der Schienen-Control Kommission, Verträge, SNNB, AGB und Entschädigungsbedingungen auf Diskriminierungen zu prüfen und sie diesfalls für unwirksam zu erklären.

Im Vergleich dazu prüft die Telekom-Regulierungsbehörde gemäß § 25 TelekommunikationsG die vorgelegten Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht nur auf Verstöße gegen das TelekommunikationsG oder dazu erlassene Verordnungen, sondern auch auf Verstöße gegen die §§ 879 und 864a ABGB sowie §§ 6 und 9 KSchG.

Selbst wenn die Kompetenzen der Schienen-Control Kommission im Eisenbahngesetz bereits jetzt dahin interpretiert werden können, dass vorgelegte Vertragswerke durch die Schienen-Control Kommission allgemein auf Gesetzmäßigkeit – und damit insbesondere auch auf Sittenwidrigkeit – geprüft werden können, wäre eine diesbezügliche Klarstellung im Gesetz wünschenswert. Auch sollte klargestellt werden, dass die Schienen-Control Kommission die Kompetenz hat, die Verwendung der für unwirksam erklärten Bestimmungen zu untersagen und die Herstellung des rechtmäßigen Zustandes anzuordnen.

In vergleichbarer Weise kann ein Unternehmen, das sich gesetz- oder sittenwidriger Bedingungen bedient, gemäß § 28 KSchG vom Gericht zur Unterlassung der Verwendung dieser Bedingungen verpflichtet werden kann, was das Verbot einschließt, sich auf eine solche Bedingung zu berufen.

Die Anordnung der Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes ist nötig, um sicherzustellen, dass die jeweiligen Verträge, SNNB, AGB oder Entschädigungsbedingungen/Tarife rechtskonform umgestaltet werden.

§§ 53f Abs 1 Z 2 und 74 Abs 1 Z 3 sollten daher wie folgt lauten:

§ 53f Abs 1 Z 2:

„Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen [...]

2. ~~diskriminierende~~ Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn diese diskriminierend sind oder in sonstiger Weise gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen. Zugleich mit der gänzlichen oder teilweisen Unwirksamklärung untersagt die Schienen-Control Kommission dem Eisenbahnunternehmen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen im geschäftlichen Verkehr zu verwenden und sich auf sie zu berufen. Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Herstellung des rechtmäßigen Zustandes anordnen.

Die Zuständigkeiten zur Überprüfung der Verträge nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.“

§ 74 Abs 1 Z 3:

„Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen [...]

3. ~~diskriminierende~~ Schienennetz-Nutzungsbedingungen, ~~diskriminierende~~ allgemeine Geschäftsbedingungen, ~~diskriminierende~~ Verträge oder ~~diskriminierende~~ Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn diese diskriminierend sind oder in sonstiger Weise gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen. Zugleich mit der gänzlichen oder teilweisen Unwirksamklärung untersagt die Schienen-Control Kommission dem Eisenbahninfrastruktur- oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen im geschäftlichen Verkehr zu verwenden

und sich auf sie zu berufen. Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Herstellung des rechtmäßigen Zustandes anordnen. Die Zuständigkeiten zur Überprüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, allgemeinen Geschäftsbedingungen, Verträge und Urkunden nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.“

Durch den jeweils letzten Satz, wonach die Zuständigkeiten zur Überprüfung nach anderen Rechtsvorschriften unberührt bleiben, ist insbesondere klargestellt, dass die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte zur Vertragsprüfung aufrecht bleibt.

Auch § 78b sollte in korrespondierender Weise novelliert werden. Den diesbezüglichen Vorschlag wird die Schienen-Control in ihrer Stellungnahme zur Fahrgastrechte-Novelle unterbreiten.

Die Kompetenzen der Schienen-Control Kommission gemäß §§ 53f Abs 1 Z 2, 74 Abs 1 Z 3 und 78b Abs 2 Z 1 und 2 sollten – wie auch derzeit – weiterhin jeweils in gleicher Weise ausgestaltet sein. Denn bei allen Verträgen, die die Schienen-Control Kommission aufgrund dieser Bestimmungen prüft – seien dies nun Verträge über Anschluss und Mitbenützung, über Zugtrassen und Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, über Zurverfügungstellung von Serviceleistungen oder über die Personenbeförderung – besteht ein starkes Ungleichgewicht der Vertragspartner. Dies hat zur Folge, dass der Vertragsinhalt nicht verhandelbar ist, sondern der schwächere Vertragspartner gezwungen ist, einen vom stärkeren Vertragspartner vorformulierten Vertragstext zu akzeptieren.

Hiervon abgesehen wäre ein Verhandeln des Vertragsinhalts aber auch weitgehend rechtlich unzulässig, da die Verträge diskriminierungsfrei abzuschließen sind. Würde ein Eisenbahninfrastruktur- bzw Eisenbahnverkehrsunternehmen einem Vertragspartner bessere Konditionen gewähren als anderen, so verstieße dies gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zugangs.

Da somit im Wesentlichen gleichartige Verträge mit allen Vertragspartnern abzuschließen sind, ist es umso wichtiger, die Gesetzeskonformität dieser Verträge sicherzustellen. Dies erfordert eine entsprechende Prüfungskompetenz der Schienen-Control Kommission.

▪ §§ 72 Abs 4 und 73 Abs 4:

Gemäß §§ 72 Abs 4 und 73 Abs 4 hat die Schienen-Control Kommission über Beschwerden nach Anhörung der Zuweisungsstelle bzw des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Art 30 Abs 5 der RL 2001/14/EG sieht hingegen vor, dass die Regulierungsstelle (erst) binnen zwei Monaten ab Erhalt aller Auskünfte Abhilfemaßnahmen zu treffen hat. Dementsprechend ist etwa auch in § 14f Abs 2 S 6 des deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vorgesehen, dass die Regulierungsbehörde binnen zwei

Monaten nach Ablauf der Frist, innerhalb derer die Beteiligten alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen haben, entscheiden muss.

Die in den §§ 72 Abs 4 und 73 Abs 4 normierte Entscheidungsfrist von zwei Monaten ab Einlangen der Beschwerde ist insofern zu kurz, als die Schienen-Control Kommission die Zeit bis zum Erhalt der entscheidungsrelevanten Informationen für die Entscheidungsfindung nicht nützen kann. Die Schienen-Control Kommission würde daher mit ihrer Entscheidung selbst dann säumig, wenn die Parteien entscheidungsrelevante Informationen und Unterlagen nicht rechtzeitig zur Verfügung stellen.

Die §§ 72 Abs 4 und 73 Abs 4 sollten daher im Sinne des Art 30 Abs 5 der RL 2001/14/EG dahingehend novelliert werden, dass die Schienen-Control Kommission „innerhalb einer Frist von zwei Monaten *ab Erhalt aller entscheidungsrelevanten Informationen und Unterlagen*“ zu entscheiden hat.

▪ Aufnahme von Zugverbindungen anderer Anbieter in Fahrplaninformationsmedien:

Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Liberalisierung des Schienenverkehrsmarkts wird sich zusehends häufiger die Frage stellen, inwieweit Eisenbahnunternehmen Informationen und Informationsmedien ihren Wettbewerbern zur Verfügung zu stellen haben, wobei naturgemäß den Informationen und Informationsmedien der marktbeherrschenden Unternehmen besondere Bedeutung zukommt. Eine solche Frage ist, ob in Fahrplaninformationsmedien (wie etwa Online- und telefonischen Auskunftssystemen sowie Kursbüchern) über Zugverbindungen, die von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten werden, zu informieren ist.

Bereits in den Jahren 2003 und 2004 hatten deutsche Gerichte darüber zu entscheiden, ob die Deutsche Bahn verpflichtet ist, Zugverbindungen von Wettbewerbern in ihre Fahrplaninformationsmedien aufzunehmen (KG Berlin 2 U 20/02 Kart, LG Berlin 102 O 64/03 Kart ua). Die Gerichte sprachen auf der Grundlage des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen aus, dass die Deutsche Bahn das marktbeherrschende Unternehmen in Bezug auf alle bestehenden Fahrplanauskunftssysteme (ua telefonische Auskunftssysteme, Internet-Auskunftssysteme und Printmedien) ist und deshalb verpflichtet ist, die Fahrplandaten aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im gleichen Umfang und zu den gleichen Bedingungen in ihre Fahrplanauskunftsmedien aufzunehmen.

Später wurde die Pflicht, in Fahrplaninformationsmedien diskriminierungsfrei über Zugverbindungen aller Anbieter zu informieren, in das Allgemeine Eisenbahngesetz aufgenommen (§ 12 Abs 8 AEG).

Eine derartige Verpflichtung sollte auch im Eisenbahngesetz normiert werden. Die Regelung könnte – so wie im AEG – im Zusammenhang mit der Pflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Veröffentlichung von Tarifen vorgesehen

werden. Sie könnte jedoch auch in § 58 erfolgen. Da eine Erwartungshaltung der Fahrgäste besteht, in Fahrplaninformationsmedien umfassend über alle ihnen zur Verfügung stehenden Verbindungen informiert zu werden, sind diese Medien zugangsrelevant und dient die umfassende Information über die Verbindungen aller Anbieter letztlich der Erreichung der Ziele des § 54.

- Befreiung von Infrastrukturnutzungsverträgen von der Rechtsgeschäftsgebühr:

Infrastrukturnutzungsverträge unterliegen aus Sicht der Finanzbehörden (vgl UFS Wien vom 28.06.2006, RV/1491-W/04) auf Grundlage des § 33 TP 5 Gebührengesetz 1957 (GebG) einer Rechtsgeschäftsgebühr in Höhe von 1% des Entgeltes, da sie als Bestandverträge im Sinne des § 1090 ABGB gewertet werden.

Infrastrukturnutzungsverträge unterscheiden sich jedoch in mehreren Punkten von Bestandverträgen im Sinne des § 1090 ABGB:

Neben der Zurverfügungstellung von Gleisanlagen beinhalten sie einen hohen – wenn nicht überwiegenden – Anteil an zu erbringenden Dienstleistungen. Der Infrastrukturbetreiber erbringt für das EVU Dienstleistungen, die ein sicherer Eisenbahnverkehr erfordert. Erwähnt seien beispielsweise die Aufgaben der Fahrdienstleiter oder sämtliche technischen Sicherungseinrichtungen.

Der Infrastrukturnutzungsvertrag (bzw die einen integrierenden Bestandteil bildende Zugtrassenvereinbarung) löst keinen Rechtsanspruch dahingehend aus, die bekanntgegebene Trasse unter allen Umständen nutzen zu können. Der Infrastrukturbetreiber behält sich im Infrastrukturnutzungsvertrag vor, das EVU beispielsweise aus betrieblichen Gründen auf eine andere Trasse umleiten.

Das Entgelt ist im Nachhinein und nur für jene Leistungen zu zahlen, die tatsächlich in Anspruch genommen wurden. Im Gegensatz dazu nehmen klassische Bestandverträge hinsichtlich der Pflicht zur Zahlung des Entgelts keine Rücksicht darauf, ob die Bestandsache auch tatsächlich genutzt wurde.

Die Qualifizierung von Infrastrukturnutzungsverträgen als Bestandverträge wirft daher zu Recht Zweifel auf, denen durch eine gesetzliche Klarstellung aus Gründen der Rechtssicherheit entgegengetreten werden soll.

Da in den Infrastrukturnutzungsverträgen vorgesehen ist, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen sämtliche im Zusammenhang mit der Errichtung und Durchführung des Vertrages anfallenden Gebühren und Abgaben trägt, stellen die Rechtsgeschäftsgebühren für die einzelnen Eisenbahnunternehmen einen beachtlichen Kostenfaktor dar. Besondere Brisanz erlangt diese Thematik in Folge der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, derzufolge nun auch digital signierte, elektronisch abgewickelte Verträge die Gebührenpflicht nach dem GebG auslösen (VwGH 16.12.2010, 2009/16/0271).

Der vorliegende Sachverhalt ist auch unter verkehrs- und umweltpolitischen Aspekten im Hinblick auf die erstrebenswerte Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene zu betrachten. Die Eisenbahnunternehmen unterliegen durch die Entrichtung der Rechtsgeschäftsgebühren einer beträchtlichen Kostenbelastung, die im Gegensatz dazu einen Frächter für die Benützung der Straßen nicht trifft. Zwar haben die Frächter auch Benützungsentgelte in Form der Straßenmaut zu leisten, diese Beträge werden aber nicht einer zusätzlichen Belastung in Höhe von 1% der Gesamtsumme samt dem entsprechenden Verwaltungsaufwand unterworfen.

Es wird daher eine gesetzliche Klarstellung im Rahmen des Eisenbahngesetzes angeregt. Es wird vorgeschlagen, § 70a EisbG mit einem Absatz 4 zu ergänzen, der wie folgt lautet:

§ 70a EisbG

...

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

- Sanktionsbefugnis der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH zur Durchsetzung ihrer Bescheide:

Im Sinne einer effektiven Durchsetzung von Entscheidungen der Regulierungsbehörden sollten die Schienen-Control Kommission und Schienen-Control GmbH die Befugnis haben, für den Fall der Nicht- oder mangelhaften Umsetzung von Bescheiden Sanktionen zu verhängen. Eine solche Regelung würde den bereits bestehenden Befugnissen anderer, sowohl österreichischer als auch ausländischer Regulierungsbehörden entsprechen:

So kann gemäß § 14c Abs 4 AEG die Regulierungsbehörde ihre Anordnungen nach dem AEG nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500.000 Euro.

Auch die österreichische Telekom-Regulierungsbehörde kann zur Durchsetzung ihrer Entscheidungen selbst Verwaltungsstrafen verhängen: § 109 TelekommunikationsG 2003 sieht Verwaltungsstrafbestimmungen vor, die sich unter anderem auf die Nichtbefolgung von Anordnungen der Regulierungsbehörde beziehen. § 13 KommAustria-G regelt die Zuständigkeit der KommAustria und sieht in Abs 6 vor, dass die Zuständigkeitsverteilung in Verwaltungsstrafverfahren der Zuständigkeitsverteilung in den Abs 3 und 4 Z 1 des § 13 folgt. Damit kommt der KommAustria die Befugnis zu, in den Angelegenheiten, in denen sie zu entscheiden hat, auch Verwaltungsstrafen bei Nichtbefolgung dieser Entscheidungen zu verhängen.

Weiters sieht § 41 KommAustria-G die Verhängung von Geldstrafen bis zu 58.000,- Euro durch die KommAustria bzw die Telekom-Control-Kommission vor, wenn der Verpflichtung zu Erteilung von Auskünften und zur Gewährung der Einschau in Aufzeichnungen und Bücher trotz Aufforderung nicht nachgekommen wird.

Dementsprechend sollte auch der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH eine Sanktionsbefugnis zur Durchsetzung ihrer Entscheidungen zukommen.

Für Rückfragen zu unserer Stellungnahme stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Senatspräsident des OLG iR Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner eh
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

Mag. Ursula Zechner eh
Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH