



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/SCH1 (Logistik und interne Angelegen-
heiten Eisenbahnen und Rohrleitungen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMVIT- 210.501/0003-	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105	22.04.2015
IV/SCH1/2015					

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz (EisbG) 1957 geändert wird Umsetzung des „Recast“ der Europäischen Union

Mit vorliegendem Entwurf wird die Richtlinie der Europäischen Union 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (sog Recast des 3. Eisenbahnpakets) in Österreich umgesetzt. Hintergrund ist dabei die Öffnung der Schienennetze in ganz Europa für alle konzessionierten Eisenbahnunternehmen. Die Richtlinie sieht Klarstellungen bei der Zuweisung von Schienentrassen, der Reihung der Verkehre im Falle einer Überlastung, beim Zugang zu Werkstätten, bei Trassenanträgen und bei der Berücksichtigung eines umweltbezogenen Bestandteils bei der Schienenmaut vor.

Grundsätzlich begrüßt die Bundesarbeitskammer (BAK) die nationale Umsetzung im Rahmen der Priorisierung der Verkehre bei einer Überlastung des Netzes. Hier sind lediglich einige Ergänzungen erforderlich. Die vorgeschlagene Umsetzung im Bereich des Zugangs zu Werkstätten und zu sonstigen Serviceeinrichtungen ist aus Sicht der BAK sehr problematisch, da sie nicht zur Klarstellung der Leistungserbringung beiträgt.

Unzureichend ist die Umsetzung der EU-Rechtsetzung im Bereich der Maßnahmen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und im Bereich der Fahrgäste. Sowohl bei der Leitstrategie für den Infrastrukturausbau als auch bei der Infrastrukturfinanzierung und dem Zugang zu den Serviceleistungen werden die EU Vorgaben nicht adäquat umgesetzt.

Zahlreiche Begriffe, die sich über Jahre auf europäischer Ebene bewährt haben, werden im vorliegenden Entwurf nicht übernommen. Es wird beispielhaft auf den § 57b „Fahrwegkapazitätsberechtigte“ (vs Antragsteller der EU), oder den § 24 „Vergabe oder Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ (vs der „Beauftragung“ der EU) verwiesen. Angesichts der Komplexität des gesamten Eisenbahnrechts ist es nicht zielführend, hier anderslautende Begriffe zu gebrauchen. Jedenfalls führt vorliegender Entwurf nicht zu einer Vereinfachung der Lesart einer ohnedies bereits sehr anspruchsvoll formulierten Rechtsmaterie. Neue Wortkreationen sollten auch aufgrund diverser Anfragen der EU-Kommission (vgl bspw EU

Pilot Ref Nr 6998/14) nicht vorkommen. Die BAK schlägt vor, in der gesamten nationalen Gesetzgebung die entsprechenden Begriffe der EU zu übernehmen.

Die Stellungnahme der BAK berücksichtigt lediglich jenen Teil des Eisenbahnrechtes, der im Rahmen der sogenannten „Recast-Umsetzung“ geändert werden soll. Ebenso beinhaltet die Stellungnahme jene Teile des EU-Eisenbahnrechts, die im unmittelbaren Zusammenhang des Recasts stehen. Die BAK hält fest, dass weitere Änderungen im Eisenbahngesetz (wie die technische Wagenuntersuchung, die formalen Zuständigkeiten, die Behördenaufgaben, die Mindestintervalle bei Überprüfungen) dringend erforderlich sind. Aufgrund dieser Änderungserfordernisse geht die BAK von einer ehest folgenden, weiteren Novellierung aus.

Zu den einzelnen Punkten des Entwurfs nimmt die BAK wie folgt Stellung:

§ 13 Behördenaufgaben

In den Absätzen 4, 5 und 6 des Entwurfs wird zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Schienen-Control Kommission - das ist die österreichische Wettbewerbsbehörde bei der Eisenbahn (der sogenannte „Rail-Regulator“) - eine gegenseitige Informationspflicht bei einer möglichen Gefährdung des Wettbewerbs oder der Sicherheit festgeschrieben. Unklar verbleibt allerdings, welche Konsequenzen sich aus den jeweiligen Informationen ergeben.

So legt § 13 Abs 5 beispielsweise fest, dass, wenn sich die Schienen-Control Kommission aufgrund wettbewerbsrechtlicher Überlegungen nicht in der Lage sieht, Sicherheitsempfehlungen aus dem Ministerium umzusetzen, sie dies dem Ministerium (lediglich) mitzuteilen hat. Welche Maßnahmen letztlich zu treffen sind, wird nicht geregelt. Einerseits könnte daraus eine Einschränkung des Wettbewerbs aufgrund von (geänderten) Sicherheitsbestimmungen resultieren. Denkbar wäre beispielsweise der verpflichtende Einbau einer seitenselektiven Türsteuerung zur Gewährleistung der Sicherheit in Personenwagen. Andererseits könnte sich auch zur Gewährleistung des Wettbewerbs die Änderung von Sicherheitsbestimmungen, etwa Änderungen in den Schienennetznutzungsbedingungen, ergeben.

Seitens der BAK wird eine klare Festlegung der zu treffenden Maßnahmen gefordert und festgehalten, dass das Herabsenken des Sicherheitsniveaus aufgrund wettbewerbsrechtlicher Überlegungen grundsätzlich abgelehnt wird und verhindert werden muss.

Aus den Absätzen 4, 5 und 6 ergibt sich allerdings nicht, dass eine gegenseitige Informationspflicht bei der Gefährdung des öffentlichen Interesses einer Eisenbahn besteht. Dieses Interesse (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn) wird in § 14a des Eisenbahngesetzes (EisB) festgeschrieben und gilt für weitere Bahnen (vgl § 57 Abs 1 Z 5). Dieses Erfordernis hat auch in Fragen des Wettbewerbes berücksichtigt zu werden. Die BAK hält fest, dass eine Abkehr von der Gemeinnützigkeit der Eisenbahn aufgrund wettbewerbsrechtlicher Überlegungen abzulehnen ist. Letztlich ist der Bahnverkehr eine wichtige Säule der Daseinsvorsorge, diese kann nicht dem schrankenlosen Wettbewerb untergeordnet werden.

§ 15b Abs 1 Z 4 sowie § 16b Abs 1 Z 4 Haftung

In den §§ 15b und 16b wird festgesetzt, dass Eisenbahnunternehmen, insbesondere für Schäden an Fracht, Post, Gepäck und an Fahrgästen, eine Unfallhaftpflichtversicherung abzuschließen haben. Ebenso ist das Vorliegen einer Versicherung für „an einer Eisenbahnbeförderung nicht beteiligter Dritte“ vorgesehen. Damit wird der Richtlinientext - dieser sieht

lediglich „Dritte“ vor - eingeschränkt. Die BAK bedauert, dass die hier getätigte Aufzählung nicht umfassend ist. Sie beinhaltet beispielsweise keine Schäden in dem Bereich der Eisenbahn, in dem sie häufig entstehen: An der Infrastruktur. Diese möglichen Infrastrukturschäden sind mannigfaltig und reichen von Entgleisungen bis hin zu Beschädigungen durch herabfallende Transportgüter. All diese treten in verschiedenen Bereichen der Infrastruktur (Gleise, Bahnhöfe, Verladerampen) auf. Infrastrukturschäden sollten daher ebenso spezifisch angeführt werden.

Die Schäden treten auch nicht zwingend nur nach Unfällen auf. Die Festlegung, dass nur die Unfallhaftpflicht zu berücksichtigen ist, ist daher ebenfalls zu einschränkend. Es ist auf „Haftpflicht“ zu korrigieren. Die Richtlinie sieht auch eine Versicherung in „ausreichender Höhe“ vor. Dieser Vorgabe sollte entsprochen werden.

§ 15c Z 3 Zuverlässigkeit

Hier ist die EU-RL über die Zuverlässigkeit von Unternehmen nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden. Es ist auf

„3. gegen ihn oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße“

zu korrigieren, die Richtlinie ist korrekt umzusetzen.

§ 15h Überprüfungen

Laut dem Entwurf ist eine Änderung der Geschäftstätigkeit der Behörde anzuzeigen. Die Richtlinie fordert in Artikel 26 Abs 6 eine erneute Prüfung durch die Behörde. Die Richtlinie ist korrekt umzusetzen.

§ 41b Bewertungsstelle

Die EU-Verordnung über gemeinsame Sicherheitsmethoden (VO 402/2013/EG) sieht eine Bewertungsstelle vor. Ziel der Verordnung ist auch ein gemeinsames Konzept der Mitgliedstaaten. Gerade deshalb können nationale Sicherheitsbehörden auch Bewertungsstelle sein (vgl Art 7 lit c der VO 402/2013/EG). Es ist in den Erläuterungen klarzustellen, dass auch nationale Sicherheitsbehörden akkreditiert werden können.

Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6. Teiles (§§ 54a und folgende)

Die EU-Richtlinie erlaubt Ausnahmen bei der Anwendung der sogenannten Trennungsbestimmungen und der Schienenzugangsbestimmungen. Die Trennungsbestimmungen sehen eine (buchhalterische) Trennung von einzelnen Unternehmensbereichen (Infrastruktur, Personenverkehr, Güterverkehr, Serviceanlagen usw) vor. Die Regelungen hinsichtlich des Zugangs zur Schieneninfrastruktur legen die Zuweisung von Zugrassen, Anforderungen an Zuweisungsstellen, Kapazitätsanalysen und Schienennetznutzungsbedingungen usw fest. Die Ausnahmen der EU Richtlinie sind bei den Trennungsmaßnahmen auf eigenständige Bahnen im ausschließlichen Stadt-, Vororte- oder Regionalverkehr beschränkt. Im Bereich des Schienenzugangs können Bahnen auf eigenständigen, örtlichen Netzen und Bahnen die nur Personenverkehrsdiene im Stadt-, Vororte- oder Regionalverkehr anbieten, ausgenommen werden.

Von der Möglichkeit der Ausnahme wird im vorliegenden Entwurf Gebrauch gemacht. Die Ausnahme bezieht sich allerdings nicht auf jene Bahnen, bei denen EU-rechtlich eine Ausnahme möglich ist. Es werden stattdessen „eigenständige vernetzte Bahnen“ vom Anwendungsbereich ausgenommen. Leider geht aus den Erläuterungen nicht hervor, was unter „eigenständig vernetzten Bahnen“ zu verstehen ist. Letztlich ist eine „eigenständig vernetzte“ Bahn eine Wortkreation deren Teile sich gegenseitig widersprechen. Aus Sicht der BAK kann eine Bahn entweder vernetzt, oder eigenständig sein. Vernetzte Bahnen haben einen Zugang zu einem weiterführenden Schienennetz, das ist bei den meisten der nationalen Haupt- und Nebenbahnen gegeben. Eigenständige Bahnen sind Bahnen die keine Verknüpfungen mit dem restlichen Schienennetz haben, wie etwa die Schneebergbahn oder die Achenseebahn. Bei letzteren wird beispielsweise die Problematik einer Trassenzuweisung für Güterverkehre oder für internationale Personenverkehrsleistungen nicht entstehen. Zu Recht sind sie aus den Regelungen auszunehmen.

Bei den vernetzten Bahnen besteht grundsätzlich für alle Eisenbahnunternehmen der Union und des Europäischen Wirtschaftsraums die Möglichkeit, eine Trasse zu beantragen (vgl die Regelungen zum Schienennetzzugang der EU-Richtlinien). Eine Trasse kann demnach sowohl das lokal ansässige Eisenbahnverkehrsunternehmen, als auch ein Konkurrent beantragen. Ein finnisches Unternehmen kann demnach für den Transport von slowakischen Eisenerzeugnissen im entlegensten inneralpinen Gebirgstal eine Trasse beantragen. Dabei ist es unabhängig welche Gesamtgröße die Infrastruktur aufweist. Ausschlaggebend ist die Verknüpfung zum restlichen Schienennetz. Ist eine Bahn verknüpft, so muss sie den Trassenzugang und damit den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gemäß Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU und gemäß §10a des vorliegenden Entwurfs gestatten. Entsprechend sind bei den Bahnen Maßnahmen zur Vermeidung von Diskriminierungen zu setzen.

Eine generelle Ausnahme für „eigenständig vernetzte“ Bahnen erscheint aus europarechtlicher Sicht unmöglich. Die BAK regt eine richtlinienkonforme Umsetzung an.

§ 55 Trennungsmaßnahmen

Die hier vorgesehene Regelung, die Geschäftsführung unabhängiger zu stellen, wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt.

§ 55b Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Hier werden die Kriterien festgelegt, unter denen künftig die Leitstrategie für den Infrastrukturausbau erarbeitet wird. Die im ersten Absatz unter Z 2 angegebenen „Erfordernisse zur Verbesserung der Qualität und der Sicherheit“ sind in jedem Fall wie folgt zu ergänzen:

„2. die Erfordernisse zur Verbesserung der Qualität, der Fahrgastinformation, des Fahrgastkomforts, der Zugänglichkeit und der Barrierefreiheit sowie und der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur zu berücksichtigen,“

Die derzeit vorgesehene „Verbesserung der Qualität“ ist ein Begriff mit einem großen Interpretationsspielraum. Es besteht die Gefahr, dass unter qualitativen Änderungen einer Eisenbahninfrastruktur lediglich die Verbesserung der Fahrwege (Beseitigung von Langsamfahrstellen, Erhöhung der Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen usgl.) im Sinne der Effizienzsteigerung des Zugverkehrs subsumiert wird. Das ist schlicht nicht ausreichend. Die BAK bedauert, dass bei der Erstellung der Leitstrategie keine klaren Festlegungen im Bereich der

Fahrgäste und der Menschen mit Behinderung gemacht werden, dies obwohl die spezifischen EU-Regelungen hier klare Vorgaben machen.

Derzeit wird den Bestimmungen der VO 1371/2007/EG über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste (vgl Kapitel V und VII) nicht voll entsprochen. Die EU-Verordnung erlaubt zwar in Teilbereichen Ausnahmen, grundsätzlich sehen die Bestimmungen aber vor, „Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zu Bahnreisen (zu) gewähren“. Dies trifft sowohl auf die notwendigen Informationen vor und während der Reise, als auch bei der Zugänglichkeit zu. Gleichermassen verlangt die Interoperabilitätsrichtlinie (vgl Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG), ebenso wie die sie ergänzende Entscheidung der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ vom 21.12.2007, sowohl für das Teilsystem „Fahrzeug“ als auch für das Teilsystem „Infrastruktur“ Maßnahmen.

Aus den Regelungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Artikel 10 und 19 des AEUV) und der EU Grundrechte-Charta (Artikel 21, 26 und allenfalls 25) gehen eindeutig der Gleichheitsgrundsatz und die Diskriminierungsfreiheit hervor. Zudem sieht die UN-Behindertenrechtskonvention einen gleichberechtigten Zugang von Menschen mit Behinderung zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten vor. All diese Vorgaben wurden seitens der Republik Österreich mitgetragen und, so erforderlich, bereits ratifiziert.

Die BAK hält weiters fest, dass ein Schwerpunkt des BMVIT die „barrierefreie Mobilität“ ist (vgl dazu Broschüre: Barrierefreie Mobilität BMVIT, bzw die Informationen des BMVIT auf <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/gesamtverkehr/barrierefreiheit/index.html>). Laut BMVIT hat es sich Österreich „zum Ziel gesetzt, insbesondere in Bezug auf den barrierefreien Zugang zu Verkehrsmitteln im internationalen Vergleich eine Spitzenposition einzunehmen“.

Dass hier bei der Ausarbeitung der diesbezüglichen Leitstrategie im Eisenbahnsektor diese nationalen, europäischen und internationalen Ziele nicht dezidiert vorkommen, ist, auch angesichts der bereits ausgearbeiteten Grundlagen (wie etwa dem „Etappenplan“ des BMVIT), im hohen Maße unverständlich. Ziel müsste letztlich ein durchsetzbarer Rechtsanspruch auf Barrierefreiheit bei der Benützung von Transportmitteln sein, um die von der UN-Konvention vorgegebene gleichberechtigte Partizipation von Menschen mit Behinderung in der Gesellschaft zu gewährleisten.

Die BAK fordert, hier die Ziele der EU, der UN, der Bundesregierung und des BMVIT in die Leitstrategie aufzunehmen.

Die unter Abs 1 Z 4 festgelegten Erfordernisse des Neu- und Ausbaus sollten nicht auf den Güterverkehr beschränkt werden. Die Erfordernisse des Personenverkehrs sind ebenso zu berücksichtigen.

Bei der Ausarbeitung der Leitstrategie ist gem Abs 2 des Entwurfs eine Anhörung vorzunehmen. Neben Interessensvertretungen sind auch Eisenbahnunternehmen anzuhören. Aus Sicht der BAK erfolgt hier eine zu einseitige Klarstellung zu Gunsten der Eisenbahnunternehmen. Die BAK schlägt daher vor Abs 2 wie folgt zu ergänzen:

„(...) einschließlich der Eisenbahnunternehmen, der ArbeitnehmerInneninteressensvertretungen, der Interessensvertretungen von Menschen mit Behinderung und der Fahrgastverbände.“

Die unter Abs. 2 festgelegte Verpflichtung, die Ausbaupläne mit dem Finanzministerium abzuklären, ist EU-rechtlich nicht zwingend vorgeschrieben.

§ 55c Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur

In § 55c sehen die Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur vor, die Kosten und die Wegeentgelte zu senken. Diese einseitige Betrachtung kann wichtige Investitionen wie Verbesserungen für die Kundinnen (Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Komfort, Informationen) und Verbesserungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzverfügbarkeit) verhindern. Eine rein auf Kostensenkung bedachte Optimierung ist nicht zielführend, § 55c Abs 1 ist daher wie folgt zu ergänzen:

- (1) „Zwischen Gebietskörperschaften und Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Zuschüsse und Förderung bzw Finanzierungsbeiträge zur Eisenbahninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen abgeschlossene Verträge haben eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren vorzusehen und Regelungen zu enthalten, die bewirken sollen, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von sich aus die mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten und die Wegeentgelte senkt, die Sicherheit erhöht, die Qualität steigert, die Zugänglichkeit und die Barrierefreiheit ermöglicht, den Fahrgastkomfort und die Fahrgastinformation optimiert, die Netzverfügbarkeit erhöht und Verbesserungen durchführt. Bei ihrem Abschluss haben die Vertragspartner die Grundsätze und Eckdaten gemäß Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU einzuhalten.“

Gleichermaßen wird damit, wie obenstehend unter § 55b angemerkt, den Anforderungen der Zugänglichkeit und Diskriminierungsfreiheit entsprochen.

§ 56 Zugang

Im Absatz 2 erfolgt ausschließlich eine Begriffsdefinition. Diese ist in den ersten Teil des EisbG „Begriffsbestimmungen“ zu verschieben.

§ 57a Fahrwegkapazitätsberechtigte

Der hier verwendete Begriff der „internationalen Gruppierung“ wurde im Rahmen des zweiten Eisenbahnpaketes eingeführt. Aufgrund weiterer Rechtsanpassungen wurde ebendiese wieder aus dem Europäischen Recht gestrichen. Entsprechend fehlt der „internationalen Gruppierung“ die internationale Grundlage. § 1d des EisbG ist ebenso anzupassen.

§ 57c Bedienungsverbot im grenzüberschreitenden Personenverkehr

Im § 57c wird festgelegt, dass Verkehre auf Eisenbahnen eingeschränkt werden können, sofern sie das wirtschaftliche Gleichgewicht von gemeinwirtschaftlichen Verkehren gefährden. Diese Gefährdung wird vom Railregulator anhand von vorab festgelegten Kriterien geprüft. Wer diese Kriterien festlegt, geht aus vorliegendem Entwurf nicht hervor.

Aus Sicht der BAK geht eine sinnvolle Festlegung der Kriterien weit über eine betriebswirtschaftliche Kosten-, Nutzenrechnung bzw über das Feststellen von Diskriminierungen hinaus. Die Kriterien und deren Festlegungen nehmen nämlich massiven Einfluss auf die Verkehrspolitik. Sie entscheiden letztlich darüber, ob beispielsweise in der Morgenspitze der internationale Verkehr zwischen Rosenheim und Tatabanya oder der Verkehr am Wiener

bzw auf dem Salzburger Schnellbahnnetz stattfindet. Diese politischen Festlegungen sollen von politisch verantwortlichen Stellen getroffen werden. Die BAK ist davon überzeugt, dass das BMVIT am geeignetsten ist, die Kriterien im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Optimierung der Eisenbahn festzulegen. Letztlich kann ein Kundennutzen, ein Nutzen im Sinne der regionalen Erschließung bzw ein Nutzen im Sinne der Sicherstellung der Mobilität breiter Bevölkerungsgruppen nicht monetär dargestellt werden. § 57c ist wie folgt zu ergänzen:

„§ 57c (3) (...) Die Schienen-Control Kommission hat die allgemeinen Kriterien, die sie einer derartigen Ermittlung zugrunde legt, von Vornherein und einen erlassenen Feststellungsbescheid anonymisiert auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. Die Kriterien werden von der Bundesministerin bzw dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in Form einer Verordnung festgelegt.“

Dabei sind zumindest die oben angeführten, volkswirtschaftlichen Kriterien zu berücksichtigen.

§ 58a und 58b Zugang zu Serviceleistungen

Die EU-Richtlinie sieht vor, dass alle konzessionierten Eisenbahnunternehmen neben dem Zugang zu Schienen, Weichen und Signalen auch Zugang zu Leistungen von Servicebetrieben erhalten. Darunter fallen beispielsweise Werkstätten und weitere Zusatzeinrichtungen wie Waschanlagen, Fahrstrom, Vorheizanlagen für Personenzüge usw. Im vorliegenden Entwurf wird einerseits vom Zugang zu Serviceeinrichtungen und andererseits vom Zugang zu Serviceleistungen gesprochen. Eine Differenzierung erfolgt nicht. Aus Sicht der BAK bedeutet der Zugang zu Serviceeinrichtungen den Zugang zu den Räumlichkeiten nebst dafür benötigter Infrastruktur (Schienenzugang, Drehbänke, Werkzeuge, Maschinen usw.). Nicht „inkludiert“ wären dabei die Beschäftigten der Serviceeinrichtung. Diese könnten vom anmietenden Unternehmen quasi „selbst mitgebracht“ werden. Der Zugang zu den Serviceleistungen unterscheidet sich vom Zugang zur Serviceeinrichtung dadurch, dass nicht Räumlichkeiten geordert werden, sondern die Leistung - im Sinne von Leistungserbringung wie etwa das Ausbessern von Radsätzen durch das Personal der Werkstatt - zugekauft wird. Der vorliegende Entwurf kann dahingehend interpretiert werden, dass beide Möglichkeiten, sowohl der Zugang zu den Leistungen als auch der Zugang zu den Einrichtungen, möglich sind.

Die BAK hält fest, dass ein Zugang zur Serviceeinrichtung keinesfalls Intention der EU-Richtlinie ist und daher abgelehnt wird. Er ist schlicht nicht administrierbar, öffnet dem Missbrauch Tür und Tor und hebelt den ArbeitnehmerInnenschutz aus. Die §§ 58a und 58b sind derart umzuformulieren dass sichergestellt ist, dass unter „Zugang“ lediglich ein Anspruch auf die Leistungserbringung (durch den Verfügungsberechtigten über die Einrichtung unter ausschließlicher Verwendung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Serviceeinrichtung) zu verstehen ist.

Aus der Richtlinie geht zudem klar hervor, dass eine Vermietung der Anlage (also ohne eigenes Personal des Anlagenbetreibers) nicht gemeint sein kann, da eine Vermietung ausdrücklich erst nach zwei aufeinanderfolgenden Jahren der Nichtbenützung (vgl Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU) erfolgen soll. Art 13 der Richtlinie, in dem der Zugang zu den Serviceleistungen geregelt wird, trägt daher nicht von ungefähr den Titel „Bedingungen für den Zugang zu Leistungen“. Unklar bliebe auch im Falle eines Zugangs zu Serviceeinrichtungen wie und durch wen eine Unterweisung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (vgl § 6 des

ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes ASchG) zu erfolgen hat. Gleiches gilt für die „verantwortliche Arbeitgeber“ der Betriebsstätte (vgl § 8 ASchG) ist, bzw welcher Arbeitgeber in welchem Ausmaß die in § 8 ASchG geforderte Koordination durchzuführen hat. Gerade diese Unklarheiten sind bereits jetzt ursächlich für schwerste Arbeitsunfälle verantwortlich.

Artikel 13 Abs 4 der Richtlinie sieht unter gewissen Rahmenbedingungen einen Ausschluss von Investitionsverpflichtungen für Betreiber von Serviceeinrichtungen vor. Es wird in der Richtlinie festgeschrieben, dass „keine Verpflichtung für den Betreiber einer Serviceeinrichtung besteht, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen um allen Anträgen entsprechen zu können“. Diese Einschränkung findet sich in der nationalen Umsetzung nicht, sie ist aber insofern erforderlich, als sie sicherstellt, dass eine Einschränkung des Leistungsangebots möglich ist. Eine Klarstellung, dass Leistungen, die derzeit nicht angeboten werden, wie etwa die Ausbesserung eines speziellen, in Österreich nicht gebräuchlichen Loktyps, auch künftig nicht erbracht werden müssen, ist notwendig.

Gleiches gilt für die Ablehnung einer Entscheidung schriftlich begründet und tragfähige Alternativen aufgezeigt werden. Auch diese Anforderungen sind in der nationalen Umsetzung nicht enthalten. Die BAK schlägt vor, die Richtlinie korrekt umzusetzen.

§ 58b Abs 1 Z 1 widerspricht zahlreichen EU-Vorgaben bezüglich eingeschränkt mobiler Personen. Aus den selben Überlegungen wie sie die BAK § 55b angeführt hat, verlangen die Interoperabilitätsrichtlinie (RL 2008/57/EG und deren Konkretisierungen in diversen Entscheidungen der Kommission) und die Verordnung über Rechte und Pflichten der Fahrgäste (Art 21 und folgende der VO 1371/2007/EG) sowohl für das Rollmaterial als auch bei der Infrastruktur Maßnahmen. Entsprechend sind diese Teilsysteme aufzunehmen.

Z1 ist daher wie folgt zu ergänzen:

- „1. Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Orte für den Fahrscheinverkauf und einschließlich der Einrichtungen und Informationsmedien die den barrierefreien Zugang zu Bahnhöfen und dem Rollmaterial gewährleisten;“

§ 59 Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die BAK schlägt vor, Abs 1 über die Sprache der Veröffentlichung der Schienennetznutzungsbedingungen zu konkretisieren und zwar wie folgt:

- (1) „Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in Englisch einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen und zu veröffentlichen.“

Die derzeit vorgeschlagene Regelung wäre nämlich auch dann erfüllt, wenn die zweite Amtssprache innerhalb der EU nicht sehr gebräuchlich (etwa Lettisch) ist.

Neben technischen und finanziellen Modalitäten sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch Angaben zu den Anforderungen an das eingesetzte Personal (Abs 4, sowie Abs 4 neue Z 8) zu machen. Analog zu den Ergänzungen im Rahmen der Serviceeinrichtungen (vgl auch die Anmerkungen der BAK zu §§ 58a und 58b) ist der Zu-

gang zu den Leistungen (Abs 4 Z 6) zu spezifizieren. Gleichesmaßen haben sich die nationalen und die EU-Regelungen zu Fahrgästen und zu Personen mit Behinderungen in den Nutzungsbedingungen widerzuspiegeln (Abs 4 neue Z 9).

(4) „In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und die für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wesentlichen administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten enthalten zu sein. Es haben weiters die Anforderungen an das eingesetzte Personal enthalten zu sein. Darüber hinaus haben in Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen zu den administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen für den Zugang zu den Leistungen der Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, die an ihre Eisenbahninfrastruktur angegeschlossen ist, und über die Gewährung der Serviceleistungen, die in solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten zu sein oder es hat ein Verweis auf eine Internetseite enthalten zu sein, in der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt sind. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben insbesondere enthalten zu sein“:

(...)

„6 einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu Serviceleistungen in Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und über die Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, sowie über die dafür zu entrichtenden Entgelte;“

(...)

„8 (neu) ein Abschnitt über die Anforderungen an das eingesetzte Personal hinsichtlich

- a) der körperlichen und geistigen Eignung
- b) der Aus- und Weiterbildung

9 (neu) ein Abschnitt über die Anforderungen an das eingesetzte Rollmaterial zur Gewährleistung des barrierefreien Zugangs gemäß dem Behinderten-Gleichstellungsrecht insbesondere dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz“.

§ 63 Zuweisungsgrundsätze

Fahrtrassen für Züge sollen gem Abs 1 nach nichtdiskriminierenden Grundsätzen zur Verfügung gestellt werden. Ebenso sollen Fahrtrassen „im Sinne einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ auch einen Taktfahrplan ermöglichen. Aus Sicht der BAK ist das Ermöglichen eines Taktfahrplans einer der wichtigsten Bestandteile des Eisenbahnverkehrs. Die vorgeschlagene Regelung wird daher ausdrücklich begrüßt.

Es wird allerdings angemerkt, dass ein Taktverkehr nicht zwangsläufig zu einer effizienten Nutzung der Infrastruktur führen muss. Es wird vorgeschlagen hier nicht auf die Effizienz der Infrastruktornutzung abzustellen, sondern auf den Kundennutzen bzw auf den Nutzen für das Gesamtnetz (Verknüpfungen, Anschlussicherheit usw).

In Abs 3 wird festgelegt, dass ein Handel mit Trassen (dieser ist verboten) zu ahnden ist. Vom BMVIT wird ein Ausschluss von weiteren Trassen innerhalb der Netzfahrplanperiode vorgeschlagen. Dies kann je nach Tatzeitpunkt (zu Beginn oder am Ende der Netzfahrplanperiode) zu einem unterschiedlich langen Ausschluss führen. Die BAK schlägt vor, hier die Strafe einheitlich auf ein Jahr festzusetzen.

Taktverkehre (§§ 63 - 67a)

Die stärkere Berücksichtigung der Taktverkehre bei der Trassenzuweisung und bei überlasteten Infrastrukturen wird seitens der BAK unterstützt. Dadurch erkennt das BMVIT die Bahn als Element der Daseinsvorsorge, stellt die Mobilität der Allgemeinheit sicher und sorgt für einen optimaleren Anschluss peripherer Gebiete.

Die Rahmenregelung sieht in § 64 Abs 1 eine zeitliche Bandbreite vor, innerhalb derer Trassen vom Infrastrukturbetreiber vergeben werden können, vor. Diese Bandbreite kann auch einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode umfassen. Zwar darf eine zeitlich längere Bandbreite festgelegt werden, einzelne Zugtrassen dürfen, folgt man dem Entwurf, allerdings nicht festgelegt werden. Diese Einschränkung ist insofern unglücklich, als sie auch auf einen österreichweiten Takt zutrifft. Ein vertaktetes System, wie es für Österreich in den kommenden Jahren vorgesehen ist, beinhaltet, dass Züge von einem Ausgangsort jeweils innerhalb eines fixen zeitlichen Abstandes losfahren. Beispielsweise fahren Züge jeweils zur vollen Stunde von Wien nach Graz. Dieser Takt ist mit weiteren Zugverbindungen abgestimmt und ermöglicht daher auch ein bequemes Umsteigen auf andere Verbindungen. Dieser Takt ist aber nicht auf eine Netzfahrplanperiode beschränkt, sondern ist weitaus langfristiger angelegt. Vorteil dabei ist, dass sich die Bahnkunden nicht jedes Jahr neue Knoten- und Umsteigezeiten merken müssen. Um diesen Vorteil nicht zu gefährden, sollten aus Sicht der BAK hier Sonderregelungen für den vertakteten Verkehr greifen dürfen. Der letzte Satz des ersten Absatzes ist daher wie folgt zu ergänzen:

„Die Zuweisung einzelner Zugtrassen darf, mit Ausnahme von Verkehren im Rahmen integrierter Taktverkehre, nicht geregelt werden.“

Die besonderen Anforderungen eines Taktverkehrs sind natürlich auch bei Trassen für den internationalen Verkehr zu berücksichtigen und sollten daher in den Regelungen des § 64a Abs 2 (Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen), des § 65 (Netzfahrplanerstellung) Abs 5 und 7 und des § 65b (Koordinierungsverfahren) einfließen.

§ 64a Abs 2 ist dahingehend zu ändern, als dass auch Taktverkehre und gemeinwirtschaftliche Verkehre zu erleichtern sind. In § 65 Abs 5 sind nicht nur die Vertragsparteien der gemeinwirtschaftlichen Verkehre bei der Information durch den Railregulator, sondern auch die Vertragsparteien der Taktverkehre zu benachrichtigen.

Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens des § 65b ist der Taktverkehr gleichermaßen zu berücksichtigen. Es wird vorgeschlagen § 65b Abs 1 wie folgt zu ändern:

„§ 65b (1) (...) Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweichen ohne integrierte Taktsysteme zu gefährden.“

§ 65c Überlastete Infrastruktur

In Abs 1 werden die Kriterien festgesetzt anhand derer Eisenbahninfrastrukturen für überlastet erklärt werden können. Bei überlasteten Infrastrukturen sind Folgemaßnahmen (Ausbau, Reihung der Verkehre, Ersatzrouten usw) zu setzen. Es sind auch Infrastrukturen für überlastet zu erklären, „bei denen absehbar ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird“. Die vorausschauende Überlastungserklärung ist sicher ein wichtiger Bestandteil zur Vermeidung von Engpässen. Leider wird diese Vorausschau nicht in einem ausreichenden Maß gelebt: Absehbar überlastete Infrastrukturen werden von den Eisenbahnunternehmen nicht als solche gemeldet. So ist durchaus bekannt, dass Optimierungen im Rahmen des Salzburger Schnellbahnverkehrs an nicht zur Verfügung stehenden Trassen scheitern. Der Salzburger Landeshauptmann hat, nach Rücksprache mit der ÖBB Personenverkehr AG, in einem diesbezüglichen Schreiben festgestellt, dass die Verbesserungen im Angebot „bei den heutigen Gleiskapazitäten im Flachgau nicht umsetzbar sind. Insbesondere die Betriebsabwicklung in den veralteten Bahnhöfen an dieser Strecke führt zu unüberwindbaren Kapazitätseinschränkungen für den Nahverkehr“. Die Zuweisungsstelle hat den Streckenabschnitt Salzburg – Straßwalchen - Attnang-Puchheim dennoch nicht für überlastet erklärt, obwohl die ÖBB-Personenverkehr AG bzw das Land Salzburg derartige Kapazitätsengpässe für den noch immer ausstehenden Halbstunden-Takt auf dem Süd-Ost Ast (Straßwalchen-Salzburg) und den Viertelstunden-Takt auf dem West-Ast (Salzburg Hbf - Freilassing) als Grund angeben. Offensichtlich bedarf es daher einer Nachschärfung der Regelung des § 65c Abs 1. Dieser ist wie folgt zu ergänzen:

„(1) (...) Dabei berücksichtigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen insbesondere die Ausbaupläne anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie absehbare Angebotserweiterungen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungsbestellungen und im Rahmen weiterer verkehrspolitischer Festsetzungen. Die Schienen-Control Kommission kann von sich aus bzw nach Antrag eines Landeshauptmanns, der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH bzw nach Antrag von Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonenverkehr vergeben, prüfen, inwieweit bei einer Infrastruktur absehbar ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.“

§ 65c Überlastete Infrastruktur in Zusammenhang mit § 67a Entgelte für Kapazitätsengpässe

Die Regelungen des § 65c (Überlastete Schieneninfrastruktur) stellen einen Meilenstein im Bereich der Optimierung des Angebots auf Österreichs Schienen im europäischen Liberalisierungskontext dar. Es kommt klar zum Ausdruck, dass der Taktverkehr eine Schlüsselrolle im Schienenverkehr spielt. Seitens der BAK wird insbesondere die Reihung der Verkehre im Rahmen des Abs 3 begrüßt. Im Entwurf wird nämlich festgehalten, dass Taktverkehre und gemeinwirtschaftliche Verkehre einen besonderen Vorrang genießen.

Unverständlich ist allerdings, warum vor dieser Reihung eine Entgeltregelung gem § 67a durchgeführt werden muss. Diese besagt, dass Entgelte für die Benützung der Schieneninfrastruktur bei Engpässen angehoben werden können. Aus Sicht der BAK ist zu befürchten, dass der gemeinwirtschaftliche Verkehr bzw der Taktverkehr bei derart erhöhten Entgelten das Nachsehen gegenüber anderen Verkehren (etwa dem grenzüberschreitenden Güterverkehr) haben können. Entsprechend ist Abs 3 folgendermaßen anzupassen:

~~„Wurden Entgelte nach § 67a nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Wurde eine Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung unter nicht diskriminierenden Bedingungen und unter Einhaltung nachstehender Reihenfolge vorrangig zu berücksichtigen: (...)"~~

Die Möglichkeit einer Steuerung der Nachfrage gem § 67a kann nach einer erfolgten Überprüfung, ob ein Verkehr gemäß den Kriterien des Abs 3 nicht ohnedies vorrangig ist, stattfinden.

Abgabe für Personenverkehrsdienste

Die EU-Richtlinie sieht in ihrem Artikel 12 die Möglichkeit für die Behörde vor, eine Abgabe als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einzuheben. Davon wird im vorliegenden Entwurf kein Gebrauch gemacht. Aus Sicht der BAK ist das unverständlich, letztlich könnten die Kosten für die Allgemeinheit reduziert werden. Ebenso könnte dadurch das selektive Herauspicken einiger weniger gewinnbringender Strecken hintangehalten werden.

§ 67b Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes

Die vorgesehene Regelung bei den umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebes ist in ihrer jetzigen Formulierung unpräzise. Es fehlen wichtige Parameter zur korrekten Anlastung der Kosten. Die BAK schlägt daher eine Verordnungsermächtigung vor. In dieser sollten konkrete Angaben zu den Zielen der Regelung, der möglichen Differenzierung der Wegeentgelte (Schutzwürdigkeit des Gebietes, Anzahl der Betroffenen, Belastungswerte wie Dauerbelastung und Belastungsspitzen), des Umfangs der zu berücksichtigenden negativen externen Effekte (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen), eventuellen Zusätzen (Fahren mit Verbrennungsmotoren unter dem Fahrdraht) enthalten sein. Die Messverfahren sind festzusetzen und es sind Maßnahmen vorzusehen, die den Infrastrukturbetreiber veranlassen, alle notwendigen Informationen streckenspezifisch zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
f.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.