

vdv-verein der tarifeure—wien

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Postanschrift:

1011 Wien
Postfach 185
Tel. 65 71 47

L. Klausgraber

Datum: 1. AUG. 1986

Wien, am 30. Juli 1986 - 1. AUG. 1986

Betrifft: Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes (Neukodifizierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung); Begutachtung - Schreiben des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zahl EB 2663-6-II/2-1986, vom 1. April 1986.

Sehr geehrte Damen und Herren!

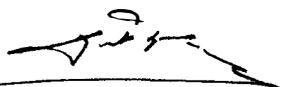
In der Anlage gestatten wir uns, Ihnen über Veranlassung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 25 Exemplare unserer Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes (Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung) zu übermitteln.

Gleichzeitig sehen wir uns zu der Bemerkung veranlaßt, daß dieser aus der Vorbegutachtung hervorgegangene Entwurf bereits weitgehend den Bedürfnissen von Eisenbahn- und Bahnbenützern gerecht wird, was nicht zuletzt auf die bekundete Bereitschaft zu einer sich für beide Seiten attraktiv gestaltenden Zusammenarbeit zurückzuführen ist. Dennoch glauben wir, daß die von uns in der Anlage dargelegten Anregungen angesichts ihres geringfügigen Umfangs noch eine Berücksichtigung erfahren sollten, womit wir aus der Sicht unserer Institution annehmen dürfen, einen wirkungsvollen Beitrag zu einer Erhöhung der Marktleistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in unserem Lande zu erbringen.

Indem wir einer günstigen Aufnahme unserer Ausführungen gerne entgegensehen, verbleiben wir,

mit dem Ausdruck der vorzüglichsten Hochachtung

Präsident:


(Dr. K. Spera)

Vizepräsident:


(F. Ballek)

Anlagen w.e.

**Stellungnahme des "Verein der Tarifeure", Wien, zum
Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes
(Neukodifizierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung);**

B e g u t a c h t u n g

Zu § 3:

Die hier in Absatz 1 des Entwurfs vorgesehene Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgut stellt eine Anpassung an die geltende CIM dar, weshalb sie im Vorbegutachtungsverfahren unsere Zustimmung gefunden hat. Hier scheint es uns jedoch erforderlich auf den Umstand hinzuweisen, daß im internationalen Verkehr durch die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 209 für die Eisenbahnen der am COTIF beteiligten Mitgliedstaaten ein status quo der Beförderungspflicht weiterhin aufrechterhalten wird. Demnach sollte eine ähnliche Regelung auch für den innerösterreichischen Verkehr Platz greifen, für welche allerdings der in § 53 Abs. 2 getroffene Hinweis auf den Tarif keinesfalls genügt, da dieser lediglich eine Kann-Bestimmung beinhaltet.

Zu § 53:

Im Zusammenhang mit den von uns getroffenen Feststellungen zu § 3 sollte der Absatz 2 zu diesem Artikel die folgende Endfassung erfahren:

"Befördert die Eisenbahn als Stückgut oder als Expreßgut aufzugebene Güter, so hat sie darüber Bestimmungen im Tarif festzusetzen."

Zu § 56:

In bezug auf den Absatz 2 halten wir unsere im Vorbegutachtungsverfahren vertretene Auffassung hinsichtlich einer Streichung aufrecht. Dies wurde von uns bereits damit begründet, daß im Wettbewerbsverhalten des Straßenverkehrs keine zusätzlichen Gebühren für die Beförderung bedingungsweise zugelassener Güter (nach der Anlage I zum Anhang B des COTIF) zur Anrechnung gelangen. Hier schiene es für eine spätere Sicherheitskonzeption des Verkehrs durch legislative Maßnahmen bezüglich Gefahrgut wesentlich, dessen Beförderung der Schiene vorbehalten wird, eigene Tarife vorzusehen, deren Festsetzung der Eisenbahn im Sinne des § 6 Absatz 1 ohnedies vorbehalten ist.

Zu § 83:

Hinsichtlich des Absatzes 4 scheint uns bei lit. b) die Ziffer 4 einer Klärung bedürftig. Insbesondere beruht das Wort "berühren" auf einen Übertragungsfehler, weshalb es zu streichen ist. Unbeschadet hievon müßte klargestellt werden, welche "bestimmten Verkehrsverbindungen über Hauptbahnen" gemeint sind, da ansonsten beispielsweise auch die Relation Linz - Salzburg oder Wien - Graz unter diese Bestimmung fallen könnte.

Desweiteren treten wir für die Streichung der Ziffer 1 "Beförderung über Strecken mehrerer Eisenbahnen" ein, da die hierunter zu verstehenden Privatbahnen schon aus Wettbewerbsinteresse bestrebt sind, eine rasche Beförderung zu gewährleisten, was auch für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen über

Gemeinschaftsbahnhöfe zutreffen dürfte.

In bezug auf Absatz 9 halten wir die von uns bereits in der Vorbegutachtung vertretene Auffassung aufrecht, wonach das Ruhen der Lieferfrist lediglich an Sonn- und Feiertagen eintreten soll.

Diesbezüglich wiederholen wir als naheliegende Begründung den Hinweis auf die Wettbewerbslage Schiene - Straße, wo die Eisenbahn einen wesentlichen Marktvorteil der ständigen Beförderungsbereitschaft und Transportdurchführung ausspielen könnte. Daneben müßte auch noch der Umstand Berücksichtigung finden, daß im elektrifizierten österreichischen Bahnnetz der Bedarf an Traktionsenergie zu den Wochenenden auf ein Minimum absinkt und sich solcherart ein Höchstmaß an unverbrauchter Energie ergibt, die mit einer Akzeptanz der hier vorgebrachten Anregung ein hohes Maß an rationeller Verwendung finden würde.

Zu § 96:

Hier kommen wir neuerlich auf das in der Vorbegutachtung getroffene Vorbringen zurück, wonach die im Absatz 2 erfolgte Regelung auch auf die tarifliche Besonderheit des im Verkehr mit Österreich geltenden SAT ausgedehnt werden sollte. Dies deshalb, um bei jenen Sendungen, die mit nachfolgenden EVO-Frachtverträgen weiterbehandelt werden, mögliche rechtliche Lücken - zugunsten ausländischer Eisenbahnverwaltungen - nach Tunlichkeit vermeiden zu können.

Zu § 98:

Hinsichtlich des Absatzes 2 halten wir an unserer bereits in der Vorbegutachtung erfolgten Äußerung fest, wonach die bisherige ABB eine Erhöhung auf S 800,-- erfahren sollte. Gleichzeitig vertreten wir die Auffassung, daß der festzusetzende Betrag nicht in den Tarif sondern in das EBG selbst Aufnahme finden sollte. Dies vorrangig deshalb, da in den vorangegangenen EVO-Fassungen die jeweils getroffene Fixierung der Entschädigungsbeträge während deren Geltungsdauer stets unverändert geblieben ist und deshalb kein Erfordernis besteht, eine Regelung außerhalb der Gesetzesgrundlage zu treffen.

Im übrigen begründet sich der vorerwähnte Antrag auf Erhöhung darauf, daß bereits für die Herabsetzung der Höchstentschädigung bei der CIM 1970 eine echte Grundlage für diese Maßnahme gefehlt hat. Da zwischenzeitlich die seitens des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) gepflogenen Erhebungen den Umstand ergeben haben, daß lediglich ein verschwindender Bruchteil der Güter das Ausmaß der Höchstentschädigung laut CIM überschritten hat, glauben wir, daß unsere Anregung keinesfalls zu wesentlichen Einnahmeverlusten der Eisenbahn führt. Jedoch halten wir es angesichts der Wettbewerbsanstrengungen anderer Verkehrsarten für angebracht, wenn die Eisenbahn das Ausmaß ihrer materiellen Verantwortlichkeit im erbrachten Leistungsangebot durch die von uns angeregte Hinaufsetzung des Höchstbetrages verstärkt dokumentiert.

Mittels einer solchen Maßnahme würde das Attraktivitätspotential des Schienengüterverkehrs eine für die Verkehrsnachfrage nicht zu übersehende Aufwertung erfahren. Neben der vorerwähnten Argumentation sollte aber auch die zwischenzeitlich eingetretene Entwicklung der indexbezogenen Preise mitberücksichtigt werden, die gleichfalls für die vorgeschlagene Hinaufsetzung spricht.