

8/SN-135/ME



**Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
Federal Ministry of the Environment,
Youth and Family
Präsidialabteilung 1**

Österreich/Austria; A-1010 Wien/Vienna, Stubenbastei 5

TELEFAX

An/To Präsidium des Nationalrates
Zu Händen/att.to
Fax 40110-2537
Datum/Date Mittwoch, 05. Juni 1997
Von/From Mag. Radovan
Telefon/Phone ..43/1/515 22 - 1635
Fax ..43/1/515 22 - 7332

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. <u>27</u>	-GE/19 <u>87</u>
Datum: - 6. JUNI 1997	
Verteilt <u>9.6.97</u> <i>[Signature]</i>	

H. Klausgruber

Seitenanzahl/Number of pages (incl. cover): 5

Betreff/Concerning: **Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG**
Zl. 210.501/7-VI/1-1997

Weitere 24 KOPIEN werden EXPRESS übermittelt.

*M. f. G.
Kopfbch*

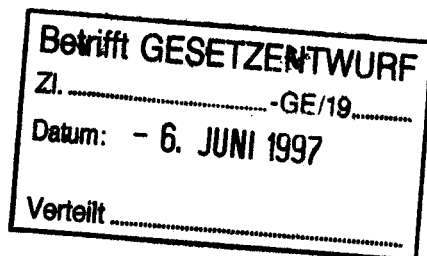


A-1010 Wien, Stubenbastei 5

REPUBLIK ÖSTERREICH
 Bundesministerium für Umwelt,
 Jugend und Familie
 Präsidialabteilung 1
 Rechts- u. Budgetangelegenheiten

Tel. : (0222) 515 22
 Fax : 7332
 DVR : 0441473
 Sachbearbeiter/in : Radovan
 Durchwahl : 1635

An das
 Präsidium des Nationalrates
 Parlament
 Dr. Karl Renner Ring 3
 1017 Wien



Wien, am 4. Juni 1997
 GZ.:61 1510/5-Pr.1/97

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1997 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden
 (Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG)

Unter Bezugnahme auf den vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit Schreiben vom 28. April 1997, 210.501/7-VI/1-1997, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1997 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden, erlaubt sich das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie in der Beilage 25 Ausfertigungen der Stellungnahme zum ggstl. Entwurf zu übermitteln.

Für den Bundesminister:
 i.V. Radovan

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

Kreppacher



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
Präsidialabteilung 1
Rechs- u. Budgetangelegenheiten

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (0222) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Sachbearbeiter/in : Radovan
Durchwahl : 1635

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
(Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentliche Wirtschaft)
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, am 4. Juni 1997
GZ.:61 1510/5-Pr.1/97

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1997 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden (Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG)

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie bezieht sich auf das do. Schreiben vom 28. April 1997, Zl. 210.501/7-VI/1-1997, mit dem der oben angeführte Entwurf übersandt wurde und nimmt wie folgt Stellung:

Grundsätzlich bestehen keine Einwände gegen diesen Gesetzesentwurf, zumal auch die Umsetzung der geltenden EU - Rechtsnormen verpflichtend ist.

Folgende Anregungen haben sich dennoch ergeben:

Generell werden im Eisenbahngesetz immer wieder die Begriffe „öffentliche Verkehrsinteressen“ (§ 21 Abs. 3, § 24, § 24 f (2), § 31a), „öffentliche Interessen“ (§24 c (2), 24 e) herangezogen ohne diese jedoch genauer zu definieren. Da aber von der Auslegung dieser Begriffe Entscheidungen abhängen, wäre es hilfreich im Sinne der Bestimmtheit eines Gesetzes diese Begriffe inhaltlich näher zu determinieren.

Pkt. 4 - § 14 Abs. 6:

Bei einer Anerkennung von im Ausland erteilten Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen sollte nicht nur ein gleichwertiger Sicherheitsstandard, sondern wie bei den EU-Ländern, eine inhaltliche Entsprechung der im österreichischen Eisenbahngesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen gefordert werden.

Pkt. 8 - § 21 Abs. 3:

Hier stellt sich die Frage, welche öffentlichen Verkehrsinteressen einer Anordnung über das Verhalten und die Ausbildung der für die Sicherheit verantwortlichen Bediensteten entgegenstehen könnten, zumal die Sicherheit ein sehr wesentlicher Faktor für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr ist.

Pkt. 9 - § 22 Abs. 1 i.V. mit Pkt. 6 - § 17 Abs. 2a

Zu den neu formulierten Pflichten der Eisenbahnunternehmen wäre noch die Verpflichtung zur Erstellung von weitestgehend aufeinander abgestimmten Fahrplänen nach einheitlichen Kriterien aufzunehmen.

Keinesfalls dürfen die Fahrpläne aufgrund unterschiedlicher Ausgestaltung unlesbar werden und in Folge dessen zu eine Abnahme der Attraktivität der Bahn führen.

Ebenso ist eine Abstimmung der Fahrpläne und eine Anschlußoptimierung zwischen verschiedenen Bahnen und dem Busverkehr unbedingt erforderlich.

Folgende Kriterien sollten bei der Erstellung von Fahrplänen jedenfalls erfüllt werden:

- Kundenorientiertheit
- hoher Informationsgehalt
- leichte Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit
- einheitliche Symbolik
- integrierte Darstellung von Linienanschlüssen, vor allem deutliche Darstellung der Bahn-, Bus-, Seilbahn- und Schiffsanschlüsse
- geographische Darstellung der Linienverbindungen

Von zentraler Bedeutung ist die Verankerung einer Verpflichtung zur Anschlußsicherung zwischen Bahn und Bus bzw. zu Taxidiensten, um eine hohe Attraktivität des Bahnverkehrs zu gewährleisten.

Dies ist deshalb notwendig, da mangelnde Information und Transparenz über das Bahnangebot und fehlende Anschlüsse mit den damit verbundenen langen erzwungenen Wartezeiten zu den Hauptfaktoren für die mangelnde Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zählen. Mit diesen Auflagen zur Gestaltung der Fahrpläne und zur Sicherung der Anschlüsse soll ein möglichst attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr gewährleistet werden.

Damit soll eine möglichst hohe Benützung der Bahn gefördert werden. Das ist nicht nur für den ökonomischen Nutzen der Bahn, sondern auch für den ökologischen Nutzen der Allgemeinheit besonders bedeutsam.

Daher wäre auch als zusätzliches Erfordernis im Antrag für eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen in § 17 Abs. 2a der Nachweis über die Abstimmung des beantragten Verkehrsbereiches mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzunehmen.

- Die Bestimmung des § 22 Abs.1, wonach das Eisenbahnverkehrsunternehmen „einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr...“ zu führen hat, ist in sich widersprüchlich. Der im Gesetzesentwurf verwendete Begriff „bedarfsgerecht“ kann rechtslogisch nur so verstanden werden, daß er sich auf die zum Bedarf konkretisierten Bedürfnisse des Bahnkunden bezieht; eine Bedarfsgerechtigkeit auf Seiten des Verkehrsunternehmens selbst kann wohl nicht angenommen werden; hingegen kann sich der Begriff der wirtschaftlichen Zumutbarkeit nur auf das Verkehrsunternehmen selbst beziehen. Es wäre daher seitens des Gesetzgebers eine eindeutige Klarstellung dahingehend zu treffen, wie vorzugehen ist, wenn die Bedarfsgerechtigkeit (auf Seiten des Kunden) der Wirtschaftlichkeit auf Seiten des Verkehrsunternehmens entgegensteht.
- Entgegen der bisherigen Bestimmung des § 22 Abs. 1, wonach „Tarife und Fahrpläne rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen sind“, läßt die Neufassung den Zeitpunkt der Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne offen. Auch hier wäre eine entsprechende Klarstellung notwendig.

In den Erläuterungen zu Ziffer 15 (§ 25) ist im Klammerausdruck des 2. Absatzes die Wortfolge „im FLAG“ zu streichen. Das FLAG sieht im Gegensatz zum Bundesbahngesetz oder zum Privatbahnunterstützungsgesetz keinerlei Bestellung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vor. Vielmehr ist im FLAG als eine von mehreren Möglichkeiten eine Ermächtigung zum Abschluß von Verträgen mit Verkehrsunternehmen über die Abgeltung genau definierter Leistungen für **eine genau definierte Personengruppe** enthalten. Unter gemeinwirtschaftlicher Leistung wird aber in der einschlägigen Fachliteratur eine von einer Gebietskörperschaft bestellte Leistung, **die für jedermann unter den gleichen Bedingungen zugänglich sein muß** und die vom durchführenden Unternehmen nicht kostendeckend erbracht werden kann, verstanden. Aus diesem Grunde ist die Aufzählung des FLAG im Klammerausdruck als völlig verfehlt zu bezeichnen.

Für den Bundesminister:
Schreiber

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

