



WIRTSCHAFTSKAMMER

ÖSTERREICH

12/SN-135/ME

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63
Postfach 191
1045 Wien
Telefon +43(1)50105-DW
Telefax +43(1)50206-233

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 27 -GE/19. <i>et</i>	
Datum: 1 1. JUNI 1997	
Verteilt <i>13.6.97</i> <i>Dr. Klausgraber</i>	

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Zl. 210.501/7-VI/1-1997
28. April 1997

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25092/04/97/Dr. Ke/Ai
Dr. Veronika Kessler

Durchwahl
4009

Datum
04.06.1997

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden (Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz, EIRAG)

Wir danken höflich für die Übermittlung des Entwurfes des Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetzes, weisen jedoch darauf hin, daß durch die relativ kurze Begutachtungsfrist eine grundsätzliche und fundierte Auseinandersetzung mit einer derart umfassenden Novellierung des Eisenbahngesetzes wesentlich erschwert wurde.

Insgesamt sprechen wir uns dafür aus, die Änderungen auf die notwendige Umsetzung der einschlägigen EU-Richtlinien zu beschränken und vor allem die Definitionen den Begriffsformulierungen der Richtlinien anzupassen, um Widersprüche und Auslegungsschwierigkeiten zu vermeiden.

Zu den einzelnen Punkten wird folgendes bemerkt:

Zu Ziffer 1 (§ 1a):

Gemäß Artikel 5 Abs. 1, zweiter Unterabsatz, der Richtlinie 91/440 müssen Eisenbahnunternehmen nach den Grundsätzen geführt werden, die für Handelsgesellschaften gelten. Hier scheint noch Umsetzungsbedarf gegeben.

Darüber hinaus trifft § 1a eine zwingende Unterscheidung der Eisenbahnunternehmen im Bereich des Schienenverkehrs in Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen ohne weitere Differenzierung. Diese Formulierung geht über den notwendigen Umsetzungsbedarf jedoch insofern hinaus, als Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Stadtverkehr, Vorortverkehr und Regionalverkehr beschränkt ist, gemäß Artikel 2 Abs. 2 Richtlinie 91/440 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sind. Darüber hinaus ist zu bedenken, daß auch Straßenbahnen, Anschlußbahnen und Materialbahnen unter dem Begriff der Schienenbahnen zu subsumieren sind (siehe erläuternde Bemerkungen zu § 4 Eisenbahngesetz). Da eine Differenzierung der letztgenannten Betriebe wenig zweckdienlich erscheint und von uns entschieden abgelehnt wird, darf folgende Formulierung für § 1a (1) vorgeschlagen werden:

„Eisenbahnunternehmen gemäß § 1 Abs. 1 Ziff. 1 werden unterschieden in ...“ oder

„Haupt- und Nebenbahnen werden unterschieden in ...“

Weiters wird gebeten, gerade in diesem Bereich auf eine Übereinstimmung der Begriffsformulierungen des EIRAG mit jenen der Richtlinien zu achten.

Zu Ziffer 2 (§ 4):

Die hier vorgeschlagene Definition wird entschieden abgelehnt, da nicht ausgeschlossen werden kann, daß praktisch das gesamte Streckennetz der österreichischen Privatbahnen nicht mehr als Hauptbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes zu verstehen ist. Auch die in § 28 eingeräumten Möglichkeiten, wonach die Behörde für Nebenbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27 und 45 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren hat, bieten kaum Vorteile für die Privatbahnen.

- 3 -

Unklar ist, ob mit der Wortfolge „besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr“ auch die besondere verkehrspolitische Bedeutung einer Schienenbahn für eine bestimmte Region gemeint ist. § 4 Abs. 1 Ziff. 2 wäre jedenfalls um diesen Inhalt zu ergänzen.

Die erläuternden Bemerkungen zu § 4 legen letztendlich den Schluß nahe, daß die Unterscheidung in Haupt- und Nebenbahnen nicht aufgrund der Bedeutung der zu erbringenden Verkehrsleistungen, sondern ausschließlich in bezug auf die Bedeutung der Infrastruktur getroffen wird. Dies hätte allerdings zur Folge, daß Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Qualifikation als Haupt- oder Nebenbahnen ausgeschlossen sind. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, daß der Verkehrsminister gemäß der geltenden Fassung des Eisenbahngesetzes zuständige Behörde für Haupt- und Nebenbahnen ist. Wenn nun § 4 die Definition von Haupt- und Nebenbahnen nach dem Infrastrukturbereich festlegt, ist zu schließen, daß sich für Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Behördenzuständigkeit aus dem Gesetz ergibt.

Zu Ziffer 3 (§ 14 Abs. 2):

Die Formulierung „zum Bau ... bestehender ... Eisenbahnstrecken“ ist insofern nicht nachvollziehbar, als schon bestehende Strecken nicht erst gebaut werden können. Darüber hinaus ist die Frage der Konzessionen für Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht eindeutig geklärt, da von der Konzessionspflicht offenbar nur bundeseigene Infrastrukturunternehmen ausgenommen werden sollen. Im Interesse der Verwaltungsökonomie und zur Vermeidung eines unnötigen administrativen Aufwandes sollte hingegen sichergestellt werden, daß bestehende Berechtigungen in vollem Umfang weiter gelten.

Zu Ziffer 4 (§ 14 Abs. 5):

Auch hier klaffen österreichische und EU-Rechtssprache auseinander. Spricht die Richtlinie 91/440 im Zusammenhang mit der EURO-konzession von Verkehrsleistungen des Konzessionswerbers, regelt das österreichische Recht Verkehrsbereiche. Auch hier sollte eine Anpassung an EU-Definitionen erfolgen.

Zu Ziffer 4 (§ 14 Abs. 6):

Hier wird anstelle der Formulierung „Eisenbahnverkehrsunternehmen in anderen Mitgliedstaaten ...“ die Formulierung „Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten ...“ vorgeschlagen.

Zu Ziffer 5 (§ 15 Abs. 2 lit.b):

Es wäre zu prüfen, ob die Gleichstellung der EU-Ausländer nicht auf jene Fälle beschränkt werden sollte, in denen die jeweiligen Bahnunternehmen den österreichischen Standards zumindest entsprechen.

Zu Ziffer 6 (§ 17 Abs. 2a):

Diese Regelung muß wohl dahingehend verstanden werden, daß für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zusätzlich zu den in Abs. 2 (geltende Fassung) genannten Kriterien auch die Modalitäten für die Benützung darzustellen, für eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen ausschließlich die in § 17 Abs. 2a (neu) genannten Voraussetzungen nachzuweisen sind. Hier müßte jedoch klargestellt werden, daß § 17 Abs. 2 geltende Fassung auf Konzessionsanträge als Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht anzuwenden ist.

Umgekehrt müßte jedoch die in Artikel 5, Richtlinie 95/18, genannte Genehmigungsvoraussetzung der Zuverlässigkeit noch in das EIRAG aufgenommen werden.

Weiters hat gemäß Artikel 4 Abs. 3 der Richtlinie 95/18 ein Eisenbahnunternehmen bei Erfüllung der Voraussetzungen einen Rechtsanspruch auf Erteilung der Genehmigung. Dieser Anspruch müßte im EIRAG klar formuliert werden, und zwar auch in bezug auf die EURO-Konzession.

Zu Ziffer 7 (§ 17a Abs. 1 und Abs. 2):

Die Formulierung „Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte“ ist nicht verständlich. Zur Absicherung von Haftungen wird angeregt, deutlich auf die in der EU-Richtlinie 95/18 vorgesehenen Instrumente einzugehen.

Absatz 2 wäre darüber hinaus der Richtlinie 95/18 insofern anzupassen, als Artikel 10 der Richtlinie eine grundsätzliche Befristung von Genehmigungen ausschließt. In diesem Sinne müßte auch Artikel 17 Abs. 3 geltende Fassung überprüft werden.

Letztendlich werden die für die Erteilung einer Genehmigung notwendigen Voraussetzungen in der Richtlinie taxativ aufgezählt (siehe auch Artikel 4 Abs. 3 der Richtlinie), sodaß für eine Beachtung auf öffentliche Interessen kein Platz gegeben scheint.

Weiters müßte noch geprüft werden, ob Absatz 3 eine ausreichende Rechtsgrundlage im Sinne des Artikels 18 BV-G für die Erlassung einer Verordnung darstellt. Aus Gründen der Rechtssicherheit wird eine gesetzliche Regelung vorgeschlagen.

Zu Ziffer 8 (§ 21 Abs. 3):

Hier werden die bisher allgemeinen Dienststanordnungen auf den sicherheitsrelevanten Bereich eingeschränkt. Es wird angeregt, diese Bestimmungen nur auf die sich aus dem Gemeinschaftsrecht ergebenden Verpflichtungen zu beziehen. Für den Bereich der U-Bahnen und Straßenbahnen sollten die Anordnungen über Verhalten und Ausbildung der sicherheitsverantwortlichen Bediensteten zur Gänze in die Verantwortung der Unternehmen verlagert werden; jedenfalls aber sollte die neuerliche Vorlage und Genehmigung der Anordnungen auf wesentliche Änderungen eingeschränkt werden.

Zu Ziffer 9 (§ 22 Abs. 1):

Es erhebt sich die Frage, in welchem Umfang „bedarfsgerechter Verkehr“ eigenwirtschaftlich zu erbringen ist und wer dies überprüfen kann.

Des Weiteren müßte eine Formulierung getroffen werden, die sicherstellt, daß Sondervereinbarungen nicht ausgeschlossen werden.

Im letzten Satz soll nunmehr die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten erfolgen, während dies bisher durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr auf Kosten des Eisenbahnunternehmens erfolgte. Die vorgesehene Neuregelung erspart jedenfalls dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr die Weiterführung des Anzeigebblattes für Verkehr (AfV), somit eine 1B-Kraft, d.h. jährlich ca. öS 300.000,--, jedoch fehlt es in Hinkunft an einer zusammenfassenden Veröffentlichung aller Tarife und deren Änderungen.

Zu Ziffer 11 (§ 22 Abs. 3 und 4):

Hier sollte geprüft werden, ob Absatz 3 im Hinblick auf die Verordnung 1191/69 in der Fassung Verordnung 1893/91 nicht zur Gänze entfallen könnte.

Die Bestimmung, derzufolge für die Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes gelten, widerspricht für die Tarife von Straßenbahnverkehrsunternehmen völlig den tatsächlichen Gegebenheiten, weil Tarife von Straßenbahnverkehrsunternehmen aufgrund vertraglicher Regelungen (innerhalb des jeweiligen Verkehrsverbundes) oder aufgrund von Bestimmungen des Gemeindeorganisationsrechtes (Festsetzung der Tarife durch den Gemeinderat) festgelegt werden.

- 7 -

§ 22 Absatz 4 des Entwurfes müßte daher lauten:

„Für die Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese Haupt- und Nebenbahnen betreiben, gelten die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes.“

Zu Ziffer 12 (§ 23):

Die derzeitige Fassung des § 23 sollte präziser formuliert werden. Die vorgeschlagene Regelung würde die Position der kleineren Eisenbahnunternehmungen wesentlich schwächen. Jedenfalls müßte eine Regelung für den Fall der Nichteinigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen über direkte Abfertigung und durchgehende Tarife getroffen werden. Darüber hinaus erscheint die Bedeutung des Wortes „Beteiligte“ im gegenständlichen Zusammenhang nicht ausreichend klar.

Zu Ziffer 13 (§ 24 Abs. 1):

Die Öffnung der Ausbildungseinrichtungen von Eisenbahnunternehmen ist in jenen Fällen sinnlos und wird daher von uns abgelehnt, in denen diese Einrichtungen speziell auf die Gegebenheiten eines bestimmten Unternehmens abgestimmt sind. Beispielsweise dürfte eine Ausbildung betriebsfremder Personen in den Ausbildungsstätten der Wiener Linien für Bedienstet anderer Unternehmen wertlos sein.

Zu Ziffer 14 (§ 24a Abs. 2):

Die Nummer der zitierten Verordnung müßte lauten: 2598/70.

Zu Ziffer 14 (§ 24a Abs. 3):

Der Zugang zur Schieneninfrastruktur sollte auf jene Fälle bzw. Verkehrsleistungen beschränkt werden, die sich aus den Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes oder anderweitiger völkerrechtlicher Verpflichtungen ergeben.

Zu Ziffer 15 (§ 24b):

Unklar bleibt hier, inwieweit technische Anforderungen (siehe auch Artikel 11, letzter Satz, Richtlinie 95/19) bei der Sicherheitsbescheinigung zu berücksichtigen sind. Ebenso stellt sich die Frage, was unter „angemessener Frist“ zu verstehen ist.

Zu Ziffer 14 (§ 24c Abs. 2):

Auch hier entstehen Unklarheiten aufgrund der unterschiedlichen Terminologie im EIRAG und in den EU-Richtlinien:

Insbesondere stellt sich die Frage, ob mit der Formulierung „... vorbehaltlich vorrangig zu berücksichtigender öffentlicher Interessen ...“ eine Umsetzung von Artikel 4, Richtlinie 95/19, angestrebt wird.

Im Interesse einer objektiven Wahrnehmung der optimalen Nutzung der Schieneninfrastruktur wird die Aufnahme folgenden dritten Satzes angeregt:

„Über Aufforderung sind alle für die Berechnung des Benützungsentgeltes relevanten Informationen unverzüglich einer unabhängigen Stelle zu übermitteln.“

Zu Ziffer 14 (§ 24d):

Hier wird vorgeschlagen, die Wortfolge:

„... wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Diskriminierung erfolgen darf.“ zu streichen und durch folgende Formulierung zu ersetzen:

„Das Benützungsentgelt ist auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung nach Zeit und Art des Verkehrsdienstes ... festzusetzen.“

Zu Ziffer 14 (§ 24g Abs. 1):

Um eine permanente und zuverlässige Präsenz der einschlägigen Fachleute sicherzustellen, wird die Einfügung folgender Formulierung nach dem Strichpunkt im vorletzten Satz vorgeschlagen: „als die übrigen Mitglieder sind die einschlägigen Fachleute der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesarbeitskammer, des Bun-

desministeriums für Wissenschaft und Verkehr, des Bundesministeriums für Finanzen und der SchIGmbH zu ernennen“.

Zu Ziffer 14 (§ 24g Abs. 3):

Die Frist für die Entscheidung der Schiedsstelle sollte nur vier Wochen betragen.

Zu Ziffer 15 (§ 25):

§ 25 des Entwurfes sollte im Hinblick auf die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 zur Gänze entfallen.

Zu Ziffer 16 und 17 (§ 26):

Sollte der Heimfall, wie im Gesetzesentwurf vorgesehen, hinkünftig entfallen, müßte konsequenterweise der gesamte bisherige § 26, also auch die bisherigen Absätze 3 (Veräußerung und Verpachtung einer Eisenbahn oder einer Eisenbahnstrecke) und 4 (Veräußerung oder Belastung von Liegenschaften, Vermietung und Verpachtung mit einer mehr als einjährigen Kündigungsfrist), entfallen. Diese Beschränkungen sind ausschließlich auf das Heimfallsrecht zurückzuführen.

Zumindest sollten Verträge über die Vermietung und Verpachtung, soweit die Verträge im Rahmen der Konzessionsdauer liegen, generell genehmigungsfrei bleiben. Der Vorteil liegt darin, daß bei längerfristigen Verträgen mit mehrjährigen Kündigungsfristen der Bestandnehmer eher und häufiger Investitionen vornehmen wird.

Zu Ziffer 18 (§ 29):

Im Zuge der Projektstätigkeit eines Unternehmens gibt es regelmäßig Auflösungen von Streckenteilen, auf denen es als Folge des Projektes zu einer Betriebseinstellung kommt (z.B. Abschnitte der Westbahn im Bereich des Projektes Melk oder Projekt Breiten-schützing - Schwanenstadt). In all diesen Fällen wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde im Zuge der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung nach § 36 Abs. 1 und 2 gleichzeitig

die Auflassung der Betriebsbewilligung für den aufzulassenden Streckenteil nach § 29 Abs. 1 erteilt.

Gemäß der neugefaßten Bestimmungen darf in Zukunft eine derartige Auflassungsbewilligung nur dann erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahn (des Streckenteiles) durch Dritte zu fairen Bedingungen erfolglos blieben. Sohin müßte sich das Unternehmen bei der Herstellung von Neubaustrecken um die Übernahme des aufgelassenen Streckenteiles durch Dritte zu fairen Bedingungen bemühen.

Aus der Sicht des Unternehmens ist eine derartige Regelung nicht mit den Zielinteressen des Hochleistungsstreckengesetzes in Einklang zu bringen, da das Hochleistungsstreckengesetz davon ausgeht, daß die neugeschaffenen Strecken jedenfalls einen adäquaten Ersatz für die aufzulassenden Strecken(teile) darstellen und daß sohin eine Übernahme der aufgelassenen Strecken(teile) durch Dritte keinesfalls erforderlich ist. Um diese Bedürfnisse des Streckenneubaus zu berücksichtigen, sollte folgende Einfügung als vorletzter Satz von § 29 Abs. 1 vorgenommen werden:

„... dieses Ersatzverkehrs erteilen. Die Bewilligung ist jedenfalls zu erteilen, wenn die Eisenbahn (der Streckenteil) durch ein dem Antragsteller gleichzeitig nach § 36 Abs. 1 bewilligtes Neubauvorhaben ersetzt wird. Vor der Erteilung ...“.

Weiters wird die Betriebseinstellung von Eisenbahnen durch die Bestimmung im § 29 Abs. 1 „... die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme einer Eisenbahn (Streckenteiles) durch Dritte zu fairen Bedingungen erfolglos blieben;“ wesentlich erschwert und dem antragstellenden Eisenbahnunternehmen ein unnötiger Mehraufwand aufgebürdet. Überdies ist der Begriff „faire Bedingungen“ unpräzise und im österreichischen juristischen Sprachgebrauch unüblich. Dieser Begriff sollte, wenn überhaupt, durch „kaufmännisch gerechtfertigt“ ersetzt werden.

- 11 -

Darüber hinaus ist unklar, welche Folgen eine erfolglose Bemühung um einen wirtschaftlich zumutbaren Ersatzverkehr hat:

- a) für das antragstellende Eisenbahnunternehmen oder
- b) für das jeweilige Bundesland?

Weiters ist § 29 Abs. 1 auf die Einstellung von Regionalstrecken von Eisenbahnen oder deren Teilstrecken im ländlichen Bereich abgestellt, während die Einstellung von Teilstrecken von Straßenbahnen oder U-Bahnen oder deren Teilstrecken im städtischen Bereich durch den Ausbau oder die Umgestaltung des Straßenbahnnetzes einschließlich des U-Bahnnetzes oder Autobusnetzes bedingt ist, sodaß die Fahrgäste durch derartige Einstellungen keinen Nachteil, sondern in der Regel eine bessere Verkehrsbedienung erreichen. Etwaige Beschränkungen für eine Einstellung des Verkehrs oder eines Teiles des Verkehrs sollten daher nicht für Straßenbahnen bzw. Straßenbahnunternehmen gelten. § 29 Abs. 1, 2. Satz, wäre aus diesem Grund abzuändern.

Zwecks Wahrung möglichst vollständiger ÖV-Flächendeckung schlagen wir die Änderung der Formulierung „... Überprüfung dessen kann die Behörde ...“ auf „... Überprüfung dessen muß das zuständige Ministerium ...“ vor.

Zu Ziffer 18 (§ 29 Abs. 1a):

Bedeutet diese Formulierung, daß die Abbestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen automatisch zur Einstellung des Personenverkehrs ohne Interessentensuche führt?

Zu Ziffer 20 (§ 31 Heimfall i.V. m. § 59a):

Mit dem Wegfall des Instrumentes „Heimfall“ ist zu befürchten, daß es zu einer Überwälzung von finanziellen Belastungen vom Bund auf die Eigentümer (in der Regel Gebietskörperschaften, also Länder und Gemeinden) kommen wird. Der Bund hat es bisher bei Konzessionsabläufen stets vermieden, daß der Heimfall eintritt, und war stets bereit, finanzielle Leistungen für die heimfallenden Bahnen zu erbringen.

Diese „Auflockerung“ des Heimfallsrechtes entspricht zwar den wirtschaftlichen Interessen des Bundes, ist jedoch für den privaten Eigentümer, der in der Regel bereits umfangreiche Kosten durch den bisherigen Betrieb des Bahnunternehmens zu tragen hat, nicht zumutbar. Diese Intention ist weder durch die EU ausgelöst noch besteht diesbezüglich irgendein Änderungsbedarf.

Zu Ziffer 20 (§ 31a, Einlösungsrecht):

Wenn das Heimfallsrecht wegfallen sollte, müßte konsequenterweise auch das Einlösungsrecht entfallen.

Zu Ziffer 21 (§ 36a):

Es erscheint eine Bestimmung erforderlich, mit der die in einem EU-Mitgliedstaat erteilten Zulassungen auch in Österreich Gültigkeit erlangen.

Aufgrund der durch § 24 Abs. 1, zweiter Satz, vorgesehenen Regelung wird davon ausgegangen, daß dieser Probebetrieb nur gegen Kostenersatz angeordnet wird.

Zu Ziffer 23 (§ 59a).

Die Neuregelung des § 31 - die Regelung der Abs. 1 bis 4 sind nicht mehr anzuwenden, wenn die Konzession nach dem 1. Jänner 2000 erlischt, und Abs. 5 entfällt überhaupt - bedeutet praktisch das Ende der Heimfallbestimmungen.

Abschließend wird festgehalten, daß nunmehr die Stellung des Betriebsleiters eines Eisenbahninfrastrukturunternehmers gegenüber fremden, zugangsberechtigten Eisenbahnunternehmen unklar ist. Vor allem wird ihm keine Kompetenz bei Verstößen gegen „die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs“ durch Zugangsberechtigte eingeräumt.

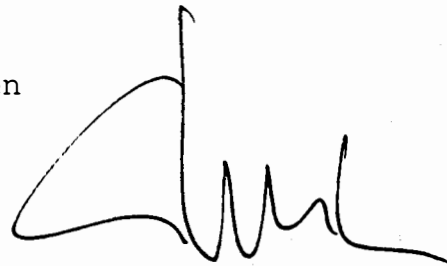
- 13 -

Wunschgemäß werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem
Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



Leopold Maderthaner
Präsident



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär