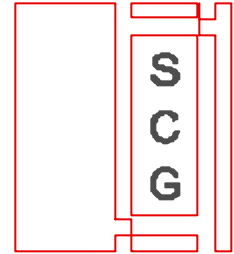


SCHIENEN-CONTROL GMBH

SCHIENEN-CONTROL, ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR SCHIENENVERKEHRSMARKTREGULIERUNG MBH



An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung Sch 1 – Recht
Radetzkystraße 2
A – 1030 Wien

Zeichen
FU/GRO

DW:
10

Wien am
15.05.2003

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden. GZ. 210.501/12-II/Sch 1-2003

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vom 24.03.2003, GZ. 210.501/12-II/Sch 1-2003, bei der Schienen-Control GmbH (SCG) eingelangt am 07.04.2003, wurde der SCG unter dem im Betreff genannten Titel der Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem Ersuchen um Abgabe einer Stellungnahme bis spätestens 19.05.2003, übermittelt.

Die SCG erlaubt sich dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

Durch das Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 und das Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz hat Österreich die ersten grundlegenden Voraussetzungen für die Entstehung eines Schienenverkehrsmarktes in Österreich geschaffen. Die SCG begrüßt das Bestreben mit dem vorliegenden Entwurf die weiteren in den Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG und 2001/16/EG der Europäischen Union festgelegten Reformschritte im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auch in Österreich umzusetzen.

Das vorliegende Gesetzesvorhaben sieht weitgehende Änderungen hinsichtlich der Aufgabenbereiche von SCG und SCK (Schienen-Control Kommission) vor. Entgegen den Ausführungen in den Erläuternden Bemerkungen werden diese Adaptionen einen

erhöhten Vollziehungsaufwand und Änderungen in der personellen Zusammensetzung der SCG zur Folge haben.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

§ 1a – „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“:

a) Der Satzteil „...Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zu dieser Schieneninfrastruktur gemäß § 57 zu gestatten hat.“ sollte gestrichen werden. Es handelt sich dabei nicht um ein Definitionskriterium, sondern um eine (in § 56 und § 57 geregelte) Verpflichtung.

b) Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- und Nebenbahnen vernetzt sind, fallen nicht unter den Begriff „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ und sind somit auch von den Regelungen in Teil 6 „Regulierung des Schienenverkehrsmarktes“ (z. B. Trennung, Zuweisung von Zugtrassen, Benützungsentgelt, etc.) ausgenommen. Gemäß den EB sollen durch die gewählte Umschreibung des Begriffs „Vernetzung“ mit „...wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.“ Inselbetriebe wie z. B. Zahnradbahnen von dieser Ausnahme erfasst sein. Unklar ist die Zuordnung von Schmalspurbahnen. Ein Weiterführen von Schmalspurzügen auf Infrastruktur mit normaler Spurbreite (und umgekehrt) ist durch technische Zusatzeinrichtungen möglich.

c) Die Ausnahme aller Nebenbahnen, die nicht mit Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, vom Anwendungsbereich der Regelungen in Teil 6 „Regulierung des Schienenverkehrsmarktes“ geht mitunter weiter als die in Art. 1 der RL 2001/14/EG enthaltenen Ausnahmemöglichkeiten. Die in Art. 1 Abs. 3 lit. a und b der RL 2001/14/RG beschriebenen Ausnahmen für Inselbetriebe und Fahrwege im Bereich des Stadt- und Vorortverkehrs beziehen sich ausschließlich auf Netze des öffentlichen Personenverkehrs. Fahrwege für den Güterverkehr können hingegen nur ausgenommen werden, wenn es sich um ein regionales Eisenbahnnetz handelt, das von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich für regionale Güterdienste benützt wird, dessen Tätigkeitsbereich auf den Stadt- und Vororte- oder Regionalverkehr eingeschränkt ist (nur ein solches fällt nicht unter den Anwendungsbereich der RL 91/440/EG). Dies gilt allerdings nur solange, bis ein Unternehmen einen Antrag auf Nutzung dieses Fahrweges stellt.

d) Die aus den Richtlinien übernommenen Begriffe „Fahrwegbetreiber“, „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ und „Betreiber der Infrastruktur“ meinen mitunter dasselbe. Um jedoch Missverständnisse zu vermeiden, sollte einheitlich der in § 1a definierte Begriff des Eisenbahninfrastrukturunternehmens verwendet werden.

§ 1b – „Eisenbahnverkehrsunternehmen“:

siehe die Ausführungen zu § 1a (Punkt b und c).

§ 10a – „Schieneninfrastruktur“:

siehe die Ausführungen zu § 58.

§ 14 – „Genehmigungen“:

a) Diese Bestimmung (insbesondere Abs. 1) ist schwer lesbar und lässt die unterschiedlichen Erfordernisse für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen einerseits und für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen andererseits sowie allfällige Ausnahmetatbestände und zusätzliche Voraussetzungen für öffentliche Eisenbahnen nur schwer erkennen.

Sinnvoll erscheint es zum Beispiel jedenfalls, die Einschränkung für Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen sowie Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- und Nebenbahnen in Absatz 1, 1. Satz, wonach sich „... die Berechtigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen nur auf die von der Konzession erfasste Straßenbahn, Haupt- und Kleinseilbahn sowie Nebenbahn erstreckt.“ in einem eigenen Absatz zu regeln. Der notwendige Bezug zur davon unterschiedlichen Regelung in Abs. 5 wäre dadurch herzustellen.

b) Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die in Österreich nur Personenverkehrsleistungen im Stadt- und Vororteverkehr oder nur regionale Güterverkehrsleistungen erbringen, genügt eine Konzession nach § 17 a EisebG. Es wäre notwendig, die von den Richtlinien übernommenen Begriffe „Stadt- und Vororteverkehr“ bzw. „regional“ zu definieren und insbesondere voneinander abzugrenzen. Die Umschreibung von „Region“ mit demselben Wort in § 1c bietet keine ausreichende Hilfestellung. Darüber hinaus ist zu hinterfragen, inwieweit die damit verbundenen Erleichterungen im Rahmen der Konzessionierung für die Personenbeförderung im Stadtverkehr (z. B. Wiener Schnellbahnsystem) im Gegensatz zu Personenregionalverkehren (z. B. Pendelverkehr zwischen Wien und St. Pölten) gerechtfertigt sind.

§ 19ff – Pflichten des Eisenbahnunternehmens:

a) Im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung des BMVIT über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen vom 27.05.2002 hat die SCG bereits angeführt, dass das Eisenbahngesetz keine hinreichend determinierte Grundlage für die mittlerweile in Kraft getretenen Bestimmungen in der Eisenbahnverordnung 2003 bietet. Die SCG ist nach wie vor der Ansicht, dass es sinnvoll wäre, in den §§ 19, 21, 27 und 28 Hinweise darüber aufzunehmen, welche konkreten Inhalte betreffend Betriebsbedienstete, Betriebsleiter und sonstige Kontrollorgane im Verordnungsweg zu regeln sind. Der neu in § 19 hinzugefügte Absatz 5 bewirkt diese Konkretisierung nicht.

b) Laut EB bildet § 19 Abs. 5 die gesetzliche Grundlage für die Erlassung einer Verordnung, mit der Art. 7 der RL 2001/12/EG im Hinblick auf die Festlegung von Sicherheitsnormen und –vorschriften in innerstaatliches Recht umgesetzt wird. Sein Verhältnis zur weiterhin bestehenden Verordnungsermächtigung in Abs. 4 ist nicht klar.

§ 28 – Erleichterungen:

a) Laut EB zum Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz wurde in § 28 die Möglichkeit geschaffen, für Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen, Erleichterungen von den, Eisenbahnunternehmen im allgemeinen auferlegten Verpflichtungen zu gewähren, dies im Unterschied zu Hauptbahnen, die ihren Betrieb dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklungen anpassen müssen. Da nunmehr durch die Bestimmungen in Teil 8 die Interoperabilität auch im Bereich des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem sichergestellt werden soll, wird vorgeschlagen, Erleichterungen bei Nebenbahnen auf die in § 1a und § 1b) genannten Ausnahmen zu beschränken.

b) Der Verweis auf § 55 kann nicht bestehen bleiben. In der zukünftigen Fassung sind darin nicht mehr Anschluss- und Mitbenützungsrechte, sondern Maßnahmen zur Trennung geregelt.

§ 53a – Anschluss und Mitbenützung:

Die Begriffe „Anschluss“ und Mitbenützung“ bedürfen einer inhaltlichen Definition und sind insbesondere vom Begriff „Zugang“ (gemäß § 56) abzugrenzen. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur bzw. der Zugang zu dieser nicht nur an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft sind, sondern auch unterschiedliche Rechtsfolgen auslösen.

§ 53c – Beschwerde an die Schienen-Control Kommission (SCK):

a) In Absatz 1 ist die bisherige Formulierung des § 71, wonach die Beschwerde schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten hat, beizubehalten. Die SCK ist in diesem Zusammenhang lediglich zur Überprüfung des vorgebrachten Begehrens im Hinblick auf die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen (sonderwettbewerbsrechtlichen) Bestimmungen für den Schienenverkehrsmarkt im Eisenbahngesetz berufen. Die Überprüfung der Einhaltung der darüber hinausgehenden allgemeinen zivilrechtlichen Bestimmungen, auch jener der Vertragserrichtung, ist den ordentlichen Gerichten vorbehalten.

Die SCG betreffend ist festzuhalten, dass ihr in Zusammenhang mit Beschwerden betreffend Anschluss- und Mitbenützungsrechte keine Entscheidungsbefugnis zukommt.

b) Die Bestimmung in Absatz 3 steht in Widerspruch zu § 53f, wonach die SCK von Amts wegen darüber zu wachen hat, dass Eisenbahnunternehmen für die Verknüpfung ihrer Eisenbahnen mit anderen den Anschluss oder die Mitbenützung ihrer Infrastruktur sowie für den Betrieb notwendiger Anlagen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt gestatten.

§ 53e - Zwangsmaßnahmen

a) Der Gesetzgeber hat in § 53e und § 75 nicht die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für die SCG geschaffen, im Sinne seines Willens tätig zu werden. Gemäß den EB zum Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz (§ 75) soll durch diese Bestimmungen die Möglichkeit einer Sonderverwaltungsvollstreckung mit Zuständigkeit der SCG normiert werden, da die Mittel des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes bzw. der gerichtliche Weg zur adäquaten raschen Durchsetzung eines Anspruches auf Anschluss, Mitbenützung und Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen und den Zugang zur Schieneninfrastruktur gegebenenfalls nicht ausreichen könnten. § 53e und § 75 berechtigen die SCG jedoch ausschließlich zur Erlassung von Bescheiden, in welchen die für die Herstellung des entsprechenden Zustandes notwendigen Maßnahmen bzw. die Setzung eines Zwangsaktes angeordnet werden. Eine darüber hinausgehende Vollstreckungskompetenz zur weiteren Durchsetzung dieser Bescheide wurde der SCG (trotz Wortlaut der Überschrift) nicht eingeräumt. Die SCG ist nicht zur Anwendung des VVG berufen.

b) Bei der Durchführung von Vollstreckungsverfahren handelt es sich um eine aufwendige Tätigkeit, die für eine nicht auf die Vollstreckung von Verwaltungsakten spezialisierte Behörde eine erhebliche Belastung bedeutet. Es ist darauf hinzuweisen, dass die SCG das entsprechende Know-how sowie die notwendige Infrastruktur im Falle der Übertragung dieser Aufgaben an sie erst aufbauen müsste.

§ 57 – Zugangsberechtigte:

Das aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht durchaus problematische Erfordernis der Gegenseitigkeit bei grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in EU/EWR-Ländern ist in Z 4 entfallen. Durch die Übergangsregelung in § 133 Abs. 8 ist für diese der Zugang zu grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen jedoch bis zum 15.03.2008 auf das „TERF-Netz“ eingeschränkt. Dadurch wird insofern eine Einschränkung der Zugangsrechte im Vergleich zur bisherigen Regelung bewirkt, als hinsichtlich des übrigen Netzes bis zu diesem Zeitpunkt überhaupt keine Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in EU/EWR-Ländern bestehen, auch nicht bei Gegenseitigkeit.

§ 58 - Sonstige Leistungen:

a) § 58 orientiert sich sehr genau am Wortlaut von Art. 5 und Anhang II der RL 2001/14/EG, welcher der, dem österreichischen Eisenbahnrecht immanenten Unterscheidung zwischen Infrastruktur gemäß § 10a und anderen Leistungen/Einrichtungen nicht ausreichend Rechnung trägt. Aus diesem Grund sind der Umfang der Leistungspflicht gemäß § 58 (Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen) in Abgrenzung zu § 56 (Zugang zur Infrastruktur) mitunter nicht ganz klar. Hinsichtlich des Begriffs „Güterterminals“ ist zum Beispiel fraglich, ob diesem weiterhin

die Bedeutung von „für den allgemeinen Verkehr bestimmte Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr“ zukommt (vgl. § 58 derzeit geltende Fassung).

b) Das Zugangsrecht gemäß § 56 umfasst die gesamte Schieneninfrastruktur gemäß § 10a. Danach ist der Begriff Schieneninfrastruktur gemäß Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 definiert. Diese Definition lässt nur wenige Abgrenzungsfragen offen, zum Beispiel hinsichtlich übergreifender Einrichtungen wie Bahnhöfe. Eine diesbezügliche Konkretisierung sollte ähnlich wie etwa im deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetz bereits im Rahmen der Definition von Schieneninfrastruktur in § 10a durchgeführt werden, nicht aber in der Bestimmung betreffend sonstige Leistungen.

c) Durch die Ermöglichung der Inanspruchnahme der in den Absätzen 2, 3 und 4 angeführten sonstigen Leistungen sollen die durch § 56 garantierten Zugangsrechte zur Schieneninfrastruktur im Hinblick auf eine tatsächliche Wirksamkeit dieses Zugangsanspruches abgesichert werden. Es sollte aus diesem Grund sichergestellt werden, dass diese Leistungen im genannten Umfang auch von integrierten Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen sind, unabhängig davon welchem Bereich (Infrastruktur oder Verkehr) die jeweilige Leistung/Einrichtung unternehmensintern zugeordnet wird. Darüber hinaus wäre es nach Ansicht der SCG zweckmäßig, Eisenbahnverkehrsunternehmen mit marktbeherrschender Stellung in gleichem Umfang wie Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verpflichten. In Absatz 2 wäre dann der Satzteil „...letztere nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit“ zu streichen.

§ 59 – Schienennetz – Nutzungsbedingungen:

Um Transparenz und faire Bedingungen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes sicherzustellen, ist es notwendig, dass allen Marktteilnehmern die wesentlichen Informationen für die Ausübung von Zugangs- und Nutzungsrechten zur Verfügung stehen. Es wird daher begrüßt, dass die bisher bestehenden Instrumente der AGB und der Standardsicherheitsbescheinigung zu umfassenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgebaut werden.

a) Eine unverzügliche Mitteilung von Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen an die SCG - wie bisher im Falle der Allgemeinen Geschäftsbedingungen und der Standardsicherheitsbescheinigung – wäre für eine möglichst effiziente und rasche Wahrnehmung der gesetzlichen Aufgaben durch die SCG unbedingt erforderlich.

b) Darüber hinaus ist auf Art 3 Abs. 4 der RL 2001/14/EG hinzuweisen, wonach Schienennetz-Nutzungsbedingungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen sind.

c) Aus Gründen der Transparenz sollten auch Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen (soweit sie dazu verpflichtet werden) Bedingungen festlegen und diese veröffentlichen.

§ 59a – Reservierungskosten:

Eine Regelung betreffend die Zulässigkeit von „Stornogebühren“ für den Fall, dass Zugangsberechtigte ihnen zugewiesene Zugtrassen nicht nützen, wäre sinnvoll.

§ 61 – Sicherheitsbescheinigung:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollten zur Übermittlung von Sicherheitsbescheinigungen an die SCG innerhalb von 14 Tagen ab Ausstellung verpflichtet werden, dies zwecks vollständiger Information der SCG über die Gegebenheiten auf Österreichs Schienenverkehrsmarkt.

§ 62 – Zuweisungsstelle:

Durch diese Bestimmung soll eine der zentralsten Vorgaben der Europäischen Union umgesetzt werden: Die für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur wesentlichen Funktionen (Zuweisung von Fahrwegkapazität, etc.) sind von einer Stelle wahrzunehmen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist.

Aus systematischen Gründen sowie aus Gründen der Rechtssicherheit und Einfachheit schlägt die SCG einen anderen Weg der Umsetzung in das österreichische Recht als im vorliegenden Entwurf vor:

1. In den jeweiligen Bestimmungen betreffend wesentliche Funktionen für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur sollten zunächst die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Wahrnehmung dieser Funktionen berufen werden.
2. In einer allgemeinen Ausnahmebestimmung sollte anschließend bestimmt werden, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches nicht rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, wesentliche Funktionen für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. andere Stelle zu übertragen hat. Diese Funktionen sind taxativ unter Bezugnahme auf die jeweilige Bestimmung anzuführen. Eine beispielhafte Aufzählung durch das Wort „zumindest“ wie in § 62 Abs.2 wäre in einer derart eingriffsintensiven Bestimmung unzulässig.

Es könnte dadurch auch verhindert werden, dass Regelungen unklar sind, weil aus Versehen „Zuweisungsstelle“ statt „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ und umgekehrt geschrieben wurde. (Sollte dem Vorschlag der SCG nicht gefolgt werden, ist der vorgelegte Entwurf in dieser Hinsicht noch einmal zu überprüfen.)

3. In einer weiteren Bestimmung sind - wie in § 62 Abs. 3 ansatzweise durchgeführt - die Voraussetzungen für die Übertragung an ein anderes Unternehmen bzw. eine andere Stelle festzulegen.

4. Als Voraussetzungen für eine Genehmigung durch die SCG sind die Formulierungen „geeignetes Unternehmen“ bzw. „...wenn durch die vorgesehene Übertragung der Zugang zur Schieneninfrastruktur nicht erschwert wird.“ auf Grund ihrer Unbestimmtheit verfassungsrechtlich schwer bedenklich. Es fehlen klare und eindeutige Kriterien, nach welchen die SCG die Eignung eines Unternehmens bzw. einer anderen Stelle zur Erfüllung der genannten Funktionen zu beurteilen hat. Diese sind auch nicht aus der gesetzlichen Berufung der Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft zur Wahrnehmung dieser Funktionen erkennbar.

In diesem Zusammenhang ist der vorliegende Entwurf darüber hinaus hinsichtlich folgender Punkten bzw. Fragen zu diskutieren und zu überdenken:

- Gemäß § 68 sind die Benützungsentgeltregelungen im Falle eines nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Infrastrukturunternehmens von der „unabhängigen Zuweisungsstelle“ festzulegen und vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Die zwingende Festlegung der Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Zugtrassen durch die „unabhängige Stelle“ sollte vergleichbar eindeutig festgelegt werden.
- In § 70a wird für das Verhältnis Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstelle das zivilrechtliche Institut der Stellvertretung herangezogen. Daraus resultierenden Konsequenzen betreffend die für Zuweisungsstellen vorgesehenen strafrechtlichen Bestimmungen, betreffend die Durchführung von Verwaltungsverfahren durch die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH sowie haftungsrechtliche Konsequenzen sind noch einmal zu diskutieren bzw. zu überdenken.
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche nicht rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, sind verpflichtet, wesentliche Funktionen für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere Stelle zu übertragen. Inwieweit und in welcher Höhe sind letztere (insbesondere die SCHIG) für die Erbringung dieser Leistungen zur Einhebung von Entgelt berechtigt?
- Bedürfen sämtliche Unternehmen, deren sich ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, bei der Wahrnehmung von für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur wesentlichen Funktionen als Gehilfen bedient, einer Genehmigung durch die SCG?
- Der Gesetzgeber sieht im vorliegenden Entwurf in der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung keine wesentliche Funktion für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur. Diese Ansicht ist mit den Richtlinien der Europäischen Union vereinbar. Laut vorliegendem Entwurf beteiligen sich von Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängige Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen lediglich an der Sicherstellung der Durchführung und Überwachung von Sicherheitsnormen. Die Festlegung von Sicherheitsnormen erfolgt ausschließlich durch eine Stelle, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt und unabhängig von Unternehmen ist, die

solche Leistungen erbringen. Gemäß § 19 ist das BMVIT zur Festlegung von Sicherheitsnormen berufen.

§ 64 – Rahmenvertrag:

a) Absatz 3 ist um eine zeitliche Frist zu ergänzen, binnen derer Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren der SCG vorzulegen sind.

b) Ebenso wäre es aus Gründen des verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebotes erforderlich, Kriterien für die Beurteilung von Rahmenverträgen mit einer Laufzeit von mehr als 10 Jahren durch die SCK genau und abschließend festzulegen.

§ 65 – Netzfahrplanerstellung:

a) Es ist auf Anhang III der RL 2001/14/EG hinzuweisen, wonach gemäß Ziffer 3 die Frist für den Eingang von Anträgen auf Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen darf.

b) Der Begriff „Dritte“ in Absatz 6 ist zu weit und unbestimmt gefasst. Es fehlen Interessenskriterien, bei deren Vorliegen die Berücksichtigung allfälliger Einwendungen von Personen, welche nicht ohnedies zu dem Kreis derjenigen zählen, welche die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zumutbar ist.

§ 65b – Koordinierungsverfahren:

a) Gemäß § 54 ist es Zweck der Bestimmungen des 6. Teils, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich zu gewährleisten, u.a. durch die Förderung des Eintritts neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Aufbrechen ehemaliger Monopole. Die in Absatz 2 vorgesehene Prioritätenregelung - die Versteigerung von Zugtrassen - ist äußerst problematisch. Ehemalige Monopolbetriebe verfügen auf Grund ihrer nach wie vor marktbeherrschenden Stellung im Vergleich zu kleinen bzw. neuen Unternehmen, die sich erst etablieren müssen, über mehr finanzielle Ressourcen und größeres Rationalisierungspotential. In einem Versteigerungsverfahren werden kleine und neue Unternehmen diesen daher regelmäßig unterliegen.

b) Das in Art. 21 Absatz 6 der RL 2001/14/EG im Rahmen des Koordinierungsverfahrens vorgesehene Streitbeilegungssystem wurde im vorliegenden Entwurf nicht umgesetzt.

§ 65c – Überlastete Schieneninfrastruktur:

a) Absatz 1 enthält wortwörtlich die Regelung des Art. 22 Abs. 1 der RL 2001/14/EG. Es ist notwendig näher zu definieren, wann (Schwellenwerte, Kriterien etc.) eine zeit- und kostenintensive Kapazitätsanalyse durchzuführen ist.

b) Gemäß Abs. 3 sind im Falle von überlasteter Schieneninfrastruktur Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die nicht für die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste zum Gegenstand haben, in der Rangfolge des „gesellschaftlichen Nutzens“ der ihnen zugrundeliegenden Verkehrsdienste zu erledigen. Dieser unbestimmte Gesetzesbegriff erfährt eine Konkretisierung lediglich dahingehend, dass Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden ein höherer gesellschaftlicher Nutzen zukommt. Es wäre sinnvoll, im Verordnungswege einheitliche Prioritätenregelungen festzusetzen und dadurch Rechtssicherheit zu schaffen.

§ 66 – Sondermaßnahmen bei Störungen:

In Absatz 2 werden Zugangsberechtigte, denen Zugtrassen auf der betreffenden Schieneninfrastruktur zugewiesen sind, verpflichtet, Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Mittel zur Verfügung zu stellen, die nach Meinung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens am besten geeignet sind, um im Falle von Störungen die normale Situation möglichst bald wiederherzustellen, dies unabhängig von jeglichen Zumutbarkeitskriterien!

§ 70a – Rechtsform:

siehe die Ausführungen zu § 62.

§ 72 – Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle:

a) In Absatz 1 ist die Formulierung „...binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens...“ zu ändern. Der Zeitpunkt, ab welchem sich Zugangsberechtigte mit einer Beschwerde an die SCK wenden können, kann nicht unabhängig von den zeitlichen Notwendigkeiten im Rahmen des Trassenzuweisungsverfahrens (Koordinierungsverfahren etc.) festgelegt werden.

b) zu Absatz 1 letzter Satz siehe die Ausführungen zu § 53c (Punkt a).

c) zu Absatz 3 siehe die Ausführungen zu § 53c (Punkt b).

d) Die Zuweisungsstelle agiert gemäß § 70a als bevollmächtigter Stellvertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die verfahrensrechtlichen Konsequenzen im Rahmen von Beschwerden an die SCK sind im Hinblick auf die für die Stellvertretung geltenden zivilrechtlichen Prinzipien zu überlegen und Absatz 4 diesbezüglich zu ergänzen (z.B. Miteinbeziehen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Vgl. auch die Ausführungen zu § 62.

§ 73 – Beschwerde gegen ein Eisenbahnunternehmen:

a) zu Absatz 1 letzter Satz siehe die Ausführungen zu § 53c (Punkt a).

b) zu Absatz 3 siehe die Ausführungen zu § 53c (Punkt b).

§ 74 – Wettbewerbsaufsicht:

- a) Diese Bestimmung ist schwer lesbar. Es wäre sinnvoll, diese Bestimmung in mehrere Sätze aufzugliedern.
- b) siehe auch die Ausführungen zu § 62 und § 72 (Punkt d).

§ 74a – Auskunftspflichten:

- a) In Absatz 2 fehlt die Festlegung einer Frist, innerhalb welcher der jeweils geltende Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen der SCG zu übermitteln sind.
- b) Die Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die SCG rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur, insbesondere über Fahrplanänderungen und sonstige Änderungen im Trassenmanagement zu unterrichten, sollte beibehalten werden.

§ 75 – Zwangsmaßnahmen:

siehe die Anmerkungen zu § 53e.

§ 77 - Zuständigkeiten der SCG:

Die Zuständigkeit der SCG zur Einhebung von Kostenbeiträgen gemäß § 80 wurde nicht berücksichtigt.

§ 80 – Kosten:

Es wäre aus verfassungsrechtlichen Gründen notwendig, Art und Ausmaß der Vorschriften bzw. das Verfahren der damit verbundenen Endabrechnung am Ende einer Abrechnungsperiode bereits in § 80 zu regeln, in vergleichbar konkreter Weise wie dies beispielsweise für die Beitragseinhebung durch die Finanzmarktaufsichtsbehörde im Finanzmarktaufsichtsbehördengesetz geregelt ist.

§ 81 – Errichtung der Schienen-Control Kommission (SCK):

- a) In Absatz 2 sind als zugewiesene Zuständigkeiten folgende Bestimmungen in Klammer anzuführen: §§ 53c, 53f, 64 Abs. 3, 65e Abs. 5, 72, 73, 74.
- b) Die SCK ist auch in den Angelegenheiten der §§ 53e Abs. 2, 75 Abs. 2 und 80 Abs. 1 als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des §§ 5, 68 und 73 AVG anzuführen.

§§ 103ff – Interoperabilität des konventionellen Bahnsystems:

Die SCG begrüßt den vorliegenden Entwurf, mit dem die Interoperabilität der Bahnsysteme nun auch im konventionellen Bahnsystem sichergestellt und damit die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienenmarktes erhöht werden soll.

§§ 124ff - Strafen:

a) Die in § 126 genannten strafrechtlichen Bestimmungen in Zusammenhang mit Aufgaben von SCG und SCK sind nicht vollständig. Es wurden nicht berücksichtigt Verpflichtungen gemäß §§ 62 Abs.3, 64 Abs. 3, 65e Abs. 5, 72 Abs. 2, 73 Abs. 2 und hinsichtlich „Zuweisungsstellen“ 74a Abs. 1.

b) Um der SCG mehr Autorität und Durchsetzungskraft zu verleihen, wäre es sinnvoll, der SCG die Vollziehung der mit ihren Aufgaben in Zusammenhang stehenden verwaltungsstrafrechtlichen Bestimmungen zu übertragen.

§ 135 - Übergangsbestimmung:

Die Frist zur Umsetzung der RL 2001/12/EG, 2001/13/EG bis 2001/14/EG in österreichisches Recht endete bereits am 15.03.2003. Trotz dieses Umstandes erscheint die Übergangsfrist von einem Monat ab Kundmachung in § 135 Abs. 5 hinsichtlich der umfassenden neuen Verpflichtungen für Eisenbahnunternehmen (z.B. Erstellen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen) sehr kurz.

Dr. Gerhard Fuhrmann
Geschäftsführer