

22/SN-42/ME



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Gruppe Schiene
Abteilung Sch 1 - Recht
Radetzkystraße 2
1030 Wien



BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65-0
DWP NR. 1048364

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
210.501/12- II /Sch1- 2003	UV/GSt/Li	Sylvia Sarreschtehdari- Leodolter	DW 2244	DW 2105		28.5.2003

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte (BAK) hat wiederholt auf die **Notwendigkeit der nationalen Umsetzung des ersten EU-Eisenbahninfrastrukturpakets**, das am 15. März 2001 in Kraft getreten und faktisch seit 15. März 2003 national anzuwenden ist, hingewiesen und sieht insofern die – wenn auch längst überfällige - Vorlage eines Entwurfes grundsätzlich positiv, der sich endlich dieser Aufgabe widmet. Allerdings erfüllt dieser Entwurf in keiner Weise jene Anforderungen, die aus Sicht der ArbeitnehmerInnenvertretung im Sinne der Gewährleistung eines fairen und die Sicherheit auf hohem Niveau garantierenden Wettbewerbs zwischen verschiedenen Eisenbahnunternehmen bzw zwischen verschiedenen Verkehrsträgern einzuhalten sind.

Durch die zunehmende Liberalisierung des Schienenmarktes für Haupt- und Nebenbahnen besteht ohne ausreichend detaillierte, für alle Marktteilnehmer verbindliche und kontrollierbare Vorschriften im Eisenbahnrecht die Gefahr einer Aushöhlung und Umgehung der noch bestehenden hohen Sozial- und Sicherheits-Standards. Vor diesem Hintergrund hat sich die BAK bereits am 24. Oktober 2001 in einem Schreiben an Frau Bundesministerin DI Dr Forstinger gewandt, um eine entsprechende umfassende Novellierung des Eisenbahnrechts (nationale Umsetzung des EU-Eisenbahninfrastrukturpakets, Schaffung allgemein verbindlicher Ausbildungs- und Sicherheitsstandards für alle Eisenbahnbeschäftigten bzw insbesondere Betriebsleiter und Triebfahrzeugführer, verbindliche Normen für Schienenfahrzeuge, Konzessionsvoraussetzungen uam) und die Einbindung der Arbeitnehmerinteressenvertretungen in allfällige Vorberatungen auf Expertenebene einzufordern. Dieser Brief wurde nie beantwortet und weder die nun am 11. April 2003 im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Eisenbahnverordnung 2003 noch der vorliegende Gesetzesentwurf für ein novelliertes Eisenbahngesetz entsprechen den Forderungen der BAK, weil sie die angekündigte „detailliertere Regelung“ in Kernbereichen, die die Sicherheit des Eisenbahnwesens grundlegend bestimmen, im konkreten Text insbesondere im Hinblick auf Anforderungen an den Bau, an den Betrieb (Signalordnung), an Fahr-

betriebsmittel und Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nicht enthalten. Im Gegenteil dazu handelt es sich um eher generelle Anforderungen, die in dieser Form nicht dazu geeignet sind, hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Die BAK hat daher schon im Zuge des Begutachtungsverfahrens zur Eisenbahnverordnung gefordert, dass der Bauordnungs- und der Betriebsordnungsteil rasch entscheidend ausgeweitet und konkretisiert werden und eine eigene Überwachungs- oder Kontrollverordnung geschaffen werden muss.

Grundsätzlich ist zu bedenken, dass seit 15. März 2003 der grenzüberschreitende Güterverkehr auf Österreichs Schienen für EU-Bahnen weiter geöffnet worden ist. Dafür wurden aus Sicht der BAK **auch seitens der EU allerdings nur bedingt die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen**. So verzichtet der Gesetzgeber auf europäischer Ebene bisher darauf, umfangreiche soziale Bestimmungen (wie Anforderungen an das Personal, Tauglichkeitsprüfungen, Lenk- und Ruhezeiten, Ausbildungskriterien udgln) festzusetzen. Bei der technischen Harmonisierung ist ebenfalls ein derart schleppender Fortschritt in der EU festzustellen, dass frühestens 2006 mit ersten Normen im konventionellen Verkehr zu rechnen ist.

Der Straßenverkehr wäre in ganz Europa heute ohne eine Straßenverkehrsordnung, ein Führerscheingesetz, ohne gesetzlich festgelegt Lenk- und Ruhezeiten und die Bestimmungen über die technische Ausstattung bzw Überprüfung für Fahrzeuge sowie ohne eine Exekutive, welche die Einhaltung der ausgesprochen detaillierten gesetzlichen Grundlagen überwacht und Verstöße dagegen bestraft, undenkbar. Im Schienenverkehr fehlen jedoch die elementarsten Regelungen für einen fairen Wettbewerb und für einen sicheren Schienenverkehr.

Auf dieses Regelungsvakuum auf europäischer Ebene hat der nationale Gesetzgeber jedenfalls auch mit diesem Entwurf nicht reagiert und so fehlen weiterhin zahlreiche sicherheitsrelevante Regelungen. In Kombination mit teilweise problematischen Vorschriften in der bestehenden Rechtsprechung ergibt sich für die Behörde ein dringender Handlungsbedarf.

Im Zusammenhang mit dem Erhalt der Sicherheitsbescheinigung ist beispielsweise völlig unzureichend geregelt, wie die ÖBB (Netz) die Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu überprüfen hat, bzw wie und durch wen die laufenden Kontrollen durchzuführen sind. Mit der Konstruktion der Sicherheitsbescheinigung wird seitens der Behörde quasi ein Teil der Verantwortung für die Sicherheit und den laufenden Betrieb den ÖBB übertragen. Zusätzlich zu den ungeklärten Kontrollmechanismen existieren derzeit eine Reihe von ÖBB-internen Betriebsvorschriften (wie Unfallvorschriften, Bau- bzw Signalvorschriften, Selbstrettung bei außergewöhnlichen Ereignissen, Vorfalunter-suchung, Verfahrensanweisungen für Mitarbeiter in Gleisbereichen usw) die nur innerhalb der Geschäftsbereiche der ÖBB Anwendung finden.

Ebenso gibt es in Bereichen, die nicht direkt dem Eisenbahnrecht (wie Eisenbahngesetz und Bundesbahngesetz) entstammen eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen, die den Schienenverkehr nur unzureichend berücksichtigen. Das trifft einerseits auf die tech-

nische Kontrolle von Betriebsmitteln und andererseits auf die Lenk- und Ruhezeiten für das sicherheitsrelevante Personal zu. In diesen Bereichen ist es dringend erforderlich, dass ein einheitlicher, transparent handhabbarer Gesetzesrahmen entsteht, der auch durch technische Einrichtungen (Tachograph) kontrolliert werden kann. Es gilt jedenfalls zu vermeiden, dass die bestehenden arbeitszeitlichen Regelungen im Schienenverkehr ebenso ausgehöhlt werden, wie bereits heute im Straßenverkehr. Es muss verhindert werden, dass auch im Eisenbahnbereich der Wettbewerbsdruck eine Form annimmt, dass Mitarbeiter zu sicherheitsgefährdenden und illegalen Praktiken genötigt werden.

Die BAK hat bereits wiederholt öffentlich darauf aufmerksam gemacht, was aus ihrer Sicht – neben der formellen Umsetzung der EU-Richtlinien – **die zentralen Forderungspunkte im Hinblick auf nationale Regelungen** sind und verweist daher an dieser Stelle neuerlich darauf:

- eine Eisenbahn-Bau- und Betriebsverordnung worin – im Gegensatz zur nunmehr veröffentlichten Eisenbahnverordnung 2003 - eindeutig und klar festgelegt wird:
Bahnanlagen und ihre sichere und ordnungsgemäße Benützung, Spurweiten, Gleisbogen/-neigung, Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke, Lichträume und Abstände der Gleise für sichere Begegnung der Fahrzeuge, sicheres Verhalten auf Bahnübergängen (sowohl für Beschäftigte als auch für Benützer), Gestaltung der Bahnsteige und Rampen, Signale und Weichen, Zugbeeinflussung, Untersuchungen und Überwachen der Bahnanlagen, Einsatz der Fahrzeuge, Bremsen, Beschaffenheit der Fahrzeuge (zB damit ein gefahrloses Kuppeln möglich ist), Ausrüstung der Triebfahrzeuge, planmäßige und wiederkehrende Untersuchung der Fahrzeuge, Fahrordnung, Fahrgeschwindigkeit, etc;
- eine Eisenbahn-Verkehrsordnung (analog Straßenverkehrsordnung);
- Mindestausstattungserfordernisse (zB Sicherungstechniken) bei bestimmten Betriebsformen und Geschwindigkeiten;
- Einsatzbedingungen des fahrenden Personals und Betriebsbediensteten samt Aus- und Weiterbildungskriterien (Inhalte, Dauer, Prüfung) und die dazu erforderlichen physischen und psychischen Voraussetzungen;
- gleiche Bestimmungen über Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten im grenzüberschreitenden Personaleinsatz;
- Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie verpflichtender Einbau eines (personenbezogenen) Kontrollgerätes;
- klare gesetzliche Maßstäbe und Mindestanforderungen für die Neuerteilung von Konzessionen auf der Schiene;
- Klare und transparente Regelung der Verantwortlichkeiten zwischen der öffentlichen Behörde, den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen;

- Bestimmungen über Bauart und Genehmigung der Fahrbetriebsmittel, also der Waggons und Loks, Sicherheitsvorschriften für die Waggons und Loks;
- Kontroll- und Sanktionsbestimmungen bei Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften

Die entsprechenden EU-Richtlinien sehen **keine verpflichtende organisatorische und rechtliche Trennung von integrierten Eisenbahnunternehmen** vor, sie legen lediglich fest, dass die Entscheidung über die Zulassung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Festsetzen der Wegeentgelte sowie das Trassenzuweisungsverfahren nur an Stellen oder Unternehmen übertragen werden dürfen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistung erbringen. Der vorliegende Entwurf trägt dem zwar insofern Rechnung als er die Beibehaltung von integrierten Eisenbahnunternehmen zwar ausdrücklich vorsieht, die konkreten Regelung für die Trassenzuweisung und die Entgeltfestsetzung – trotz des vorhandenen Spielraums gemäß EU-Recht - allerdings so gestaltet, dass dies einem **indirekten Zwang zur Unternehmenstrennung** entspricht. **Aus diesem Grund lehnt die BAK den Entwurf in seiner vorliegenden Form ab**, weil ein Zwang zur Trennung des integrierten Unternehmens ÖBB auch durch diese Hintertür für die BAK nicht in Frage kommt. Aus Sicht der BAK ist daher der Entwurf so zu ändern (Entgeltfestsetzung nicht durch die Zuweisungsstelle sondern wie bisher durch das zuständige Ministerium, Trassenzuweisung durch eine unabhängige Stelle in einer Form, die ein eigenständiges und wirtschaftliches Agieren des integrierten Infrastrukturunternehmens nicht unmöglich macht), dass sowohl der geforderte diskriminierungsfreie Zugang zum gesamten Netz als auch eine sinnvolle ökonomische Weiterentwicklung (sowohl in betriebs- also auch in volkswirtschaftlichem Sinne) des integrierten Unternehmens ÖBB möglich ist.

Bei dem Wunsch nach einer Unternehmenstrennung oder –spaltung wird offensichtlich außer Acht gelassen, dass Zug und Schiene ein aufeinander abgestimmtes technisches System ist. Dessen Sicherheit ist bei einer Trennung von Zugsverkehr (Absatz) und Eisenbahninfrastruktur auf Grund der komplizierten Abstimmung zwischen zwei (und mehr) getrennten Unternehmen, der neu entstehenden Kommunikationsprobleme und des Verlustes von Synergien deutlich schwieriger zu gewährleisten. **Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb wirft im Bereich der Sicherheit erhöhte Schwierigkeiten und unnötige Risiken mit möglichen katastrophalen Folgen auf**. Da die Wirtschaftlichkeit einer Vielzahl von Investitionen (wie Sicherheitseinrichtungen, Gleisadaptierungen, neues Wagenmaterial udglm) nur für ein Gesamtsystem der Eisenbahn nachweisbar ist, wird eine Kostenoptimierung nur dann ermöglicht, wenn das dominierende Verkehrsunternehmen einer Eisenbahnstrecke auch der Betreiber der Infrastruktur ist. Eine bestmögliche Nutzung des Verkehrsträgers Schiene setzt daher die gemeinsame Behandlung von Infrastruktur und Absatz voraus. Getrennte Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen führen zu einer finanziellen und technischen Suboptimierung des Systems.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes

Zu § 1a Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Hier wird zwar in den Erläuterungen auf den Inselbetrieb (Zahnradbahnen) abgestellt, es stellt sich allerdings die Frage, ob die hier vorgesehene Ausnahme von den Verpflichtungen im 6. Teil (Markttöffnung) auch für die zwar vernetzten, aber keinen direkten Übergang von Fahrbetriebsmitteln ermöglichenden Schmalspurbahnen (zB Mariazellerbahn, Zillertalbahn, Steirische Landesbahnen) gerechtfertigt ist, zumal die auf diesen Strecken operierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (als integrierte Unternehmen) sehr wohl die Möglichkeit haben, zum ÖBB-Netz den vollen Marktzugang zu erhalten.

Zu § 1b Eisenbahnverkehrsunternehmen

Offensichtlich soll in diesem § eine Definition eines Eisenbahnunternehmens rechtlich festgelegt werden. Allerdings wird dabei unglücklicherweise Definition und Anforderung für eine rechtmäßige Verkehrsleistungserbringung vermischt, was in der Folge zu einigen Ungereimtheiten führt. Daher schlägt die BAK vor ähnlich der derzeit gültigen Definition nach „...Traktion sicherstellt“ einen Punkt zu machen und den Rest des Absatzes zu streichen.

Zu § 2 und 3 Öffentliche und Nicht-Öffentliche Eisenbahnen

Aus Sicht der BAK ergeben sich durch die Nicht-Anpassung des Begriffes der „Öffentlichen Eisenbahn“ eine Reihe von Problemen, die dadurch zu lösen wären, die hier unverändert beibehaltene **Unterscheidung zwischen öffentlichen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ersatzlos zu streichen**, weil diese Begriffe nicht mehr für die Bedingungen eines liberalisierten Marktes geeignet sind. Insbesondere nicht-öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (zB aus dem Werksverkehr kommende neue Eisenbahnunternehmen wie LogServ oder Rail4Chem; bzw möglicherweise neue Eisenbahnunternehmen für große, EU-weit operierende Handelsketten) wären massiv im Vorteil, weil ein Großteil der Verpflichtungen für sie wegfielen, zumal sie ja weder an einer Betriebs- noch an einer Beförderungspflicht interessiert sein können. Aus Sicht der BAK muss gewährleistet sein, dass gerade für diese neu auf den Markt kommenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auch alle jene Bestimmungen gültig sind, die einen hohen Sozial- und Sicherheitsstandard gewährleisten. Diese Unternehmen sollen in einen fairen Wettbewerb mit den bestehenden großen (und kleineren) integrierten Unternehmen treten, eine Bevorzugung - wie sie sich durch das Konstrukt des nicht-öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergäbe - wird seitens der BAK vehement abgelehnt.

Zu § 12 Abs 4 Zi 4 Entscheidung über Vorfragen

Hier weist die BAK nochmals ausdrücklich auf ihre Kritik an der Novellierung des § 13 Abs 1 im Zuge des Deregulierungsgesetzes 2001, mit der die Pflicht der Eisenbahnbehörde zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen beseitigt wurde, hin.

Zum 3. Teil – Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen

Wie bereits oben erwähnt, sieht die BAK insbesondere in der Beibehaltung der Unterscheidung zwischen öffentlichen und nicht-öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein zentrales Problem, weil zu befürchten ist, dass vor allem neu auf den Markt kommende Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem öffentlichen Betrieb insbesondere im Güterverkehr nicht interessiert sind und daher sämtliche hier verankerte Voraussetzungen (Verkehrsgenehmigung etc) für diese Bahnen nicht gelten würden.

Zu § 14 Abs 6 Genehmigungen

Zwar wurde die Gleichhaltung anderer europäischer Konzessionen, Genehmigungen bzw Bewilligungen gegenüber dem geltenden Recht nicht verändert, aber aus Sicht der BAK ist dennoch im Zuge des nunmehr liberalisierten Marktzugangs seitens der zuständigen Behörden besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass der Frage, ob diese den jeweiligen österreichischen Bewilligungen auch konkret inhaltlich entsprechen, auch tatsächlich im Einzelfall nachgegangen wird, zumal allein auf Grund der österreichischen Topographie (Tunnel, Lawinengefahr, Bergstrecken etc) eine rein formelle Gleichhaltung ohne nähere Kontrolle und Überprüfung, die Sicherheit des Bahnverkehrs nicht sicherstellen kann.

Nicht berücksichtigt im Zusammenhang mit der Anerkennung ausländischer Konzessionen sind jene Konzessionen, die im jeweiligen Mitgliedstaat nur für einen (regional) eingeschränkten Bereich (zB nur für das Bundesland Deutschland) gelten. Aus Sicht der BAK wären sinngemäß daher nur jene Konzessionen nach eingehender Prüfung anzuerkennen, die im jeweiligen Mitgliedstaat „bundesweit“ bzw umfassend gelten. Um Missverständnisse vorab ausschließen zu können, wäre ein Hinweis, dass die Bestimmungen dieses Absatzes keinesfalls ein Eisenbahnverkehrsunternehmen von seinen Verpflichtungen gemäß der weiteren Regelungen des EisbG (insbesondere § 21) bzw gemäß weiterer gesetzlicher Grundlagen wie EisbaV, ASchG, AZG oder ARG entbindet, wünschenswert.

Zu § 17 Abs 2a Konzession

Zwar wird in § 1e der Regionalverkehr als „jene Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken“ – wie schon bisher – definiert und ist auch im Zusammenhang mit dem Personenverkehr grundsätzlich verständlich, aber der hier verwendete Begriff „regionale Güterverkehrsleistung“ ist jedenfalls in seiner Abgrenzung völlig unklar.

Im Sinne einer Durchforstung und Vereinfachung des Eisenbahnrechts sollten jedoch aus Sicht der BAK die sachlich nicht begründbaren unterschiedlichen Voraussetzungen zur Konzessionserteilung zwischen „normalen“ Eisenbahnverkehrsunternehmen, regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinheitlicht werden. Dies sollte dadurch erfolgen, dass die Voraussetzungen gemäß § 17b Abs 1 auch auf regionale Eisenbahnunternehmen angewendet werden und die nicht begründbaren Sonderbestimmungen des § 17 Abs 2a gleichzeitig gestrichen werden.

Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen bestehen derzeit gar keine Regelungen im Sinne des § 17b Abs 1. Daher sollten diese Bestimmungen auch auf Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgedehnt werden.

Zu § 17a bis § 17e Verkehrsgenehmigung

Zwar werden in § 17a die erforderlichen Unterlagen zur Erlangung einer Verkehrsgenehmigung klar genannt - was die BAK auch begrüßt, weil dies ihren langjährigen Forderungen entspricht - aber das eigentliche Problem, welcher Maßstab der Prüfung der einzelnen Unterlagen seitens der zuständigen Behörde anzuwenden ist, wann nämlich beispielsweise die fachliche Qualifikation des Personals ausreichend ist, bleibt völlig ungeklärt. Die BAK fordert daher, dass in § 17b eine **Verordnungspflicht** des Verkehrsministers dahingehend aufgenommen wird, dass per Verordnung festzulegen ist, welche Anforderungen für eine Betriebsorganisation gemäß § 17e Zi 1 zu erfüllen sind, welcher konkrete Ausbildungsinhalt und welche konkrete Dauer im Sinne des § 17e Zi 2 als ausreichend (besser statt dem dort verwendeten Begriff „voll“) anzusehen ist und wie geprüft werden soll, ob § 17e Zi 3 erfüllt wird und insbesondere welche Anforderungen im Hinblick auf § 17a Zi 8 (Art, Ausstattung und Wartung der Fahrbetriebsmittel) und § 17a Zi 9 (Qualifikation) als ausreichender Standard seitens der Behörde anzusehen sind. Dies stellt aus Sicht der BAK einen **zentralen Forderungspunkt** im Hinblick auf einen fairen und das Sicherheitsniveau nicht gefährdenden Wettbewerb auf Österreichs Schienen dar und muss im Zusammenhang mit den oben genannten detaillierten Forderungen der BAK im Hinblick auf fehlende Verordnungen und Rahmenbedingungen gesehen werden.

Darüber hinaus sollten in **§ 17a die Ziffern 8 und 9** wie folgt ergänzt bzw geändert werden:

- „8. Angaben über die Art, **Ausstattung** und Wartung der Fahrbetriebsmittel ...
9. Angaben zur fachlichen Qualifikation des für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs **zuständigen Personals (Betriebsleiter, Stellvertreter)** und des Personals, ..., sowie Einzelheiten zur **Aus- und Weiterbildung** dieses Personals;“

Zu § 19 Abs 5 Pflichten des Eisenbahnunternehmens - Verordnungsermächtigung

Aus Sicht der BAK muss festgehalten werden, dass jedenfalls die im April 2003 erlassene Eisenbahnverordnung 2003 nicht ausreichend determiniert ist, um die hier vorgesehene Verordnungsermächtigung zu erfüllen. Ohne eine **ausreichend determinierte Verordnung** ist nach Rechtsmeinung der BAK allerdings auch das Gesetz in diesem Punkt nicht anwendbar, weshalb nochmals auf die dahingehenden Forderungen der BAK in der Stellungnahme vom Mai 2002 hingewiesen wird.

Jedenfalls sollte hier in § 19 Abs 5 der ArbeitnehmerInnenschutz dezidiert genannt bzw hervorgehoben werden.

Zu § 21 Betriebsleiter

Das Eisenbahnrecht verwendet in Verknüpfung mit der Person des **Betriebsleiters** wiederholt den Begriff „verantwortlich“, was seitens der BAK schon im Zuge des Begutachtungsverfahrens zur Eisenbahnverordnung im Mai 2002 intensiv kritisiert worden ist, da grundsätzlich die Verantwortung für die Einhaltung der Bestimmungen für Sicherheit und Ordnung selbstverständlich auch im Eisenbahnwesen beim Unternehmen bzw der Unternehmensleitung bzw beim Arbeitgeber liegt. Dies ergibt sich im übrigen auch aus § 19 Abs 1 und 2 EisbG und aus § 3 Abs 1 AschG, wonach der Arbeitgeber für alle Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes zu sorgen hat. Der Betriebsleiter kann daher nur innerbetrieblich zuständig sein bzw als Beratungsorgan der Unternehmensleitung in Fragen der Sicherheit tätig werden. Im Zusammenhang mit der Begutachtung der Eisenbahnverordnung wurde seitens des BMVIT darauf hingewiesen, dass ein Abgehen vom Begriff „verantwortlicher Betriebsleiter“ auch deshalb nicht möglich sei, weil dazu eine Änderung des Eisenbahngesetzes (§ 21) notwendig sei, das die Grundlage für die Verordnung darstelle.

Um die klare Verantwortung der Unternehmensleitung für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs außer Zweifel zu stellen bzw zu unterstreichen, fordert die BAK daher, den Begriff „verantwortlich“ im Zusammenhang mit dem **Betriebsleiter** durchgehend in allen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der zugehörigen Verordnungen zu streichen und § 21 Abs 1 erster Satz wie folgt zu ändern: „Das Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der im Rahmen der Betriebsorganisation und der Verantwortung der Unternehmensleitung für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs zu sorgen hat (Betriebsleiter).“

Zu § 22 Tarif, Fahrplan

Hier wird erneut deutlich, dass offensichtlich die Problematik der Unterscheidung zwischen öffentlichem und nicht-öffentlichem Verkehr bisher nicht bedacht wurde, weil nicht geregelt ist, wie private Eisenbahngüterverkehrsunternehmen, die nicht in erster Linie als öffentliche Verkehrsdienstleister auftreten wollen bzw auch private Eisenbahnpersonenverkehre jenseits vom Linienverkehr durchführen wollen, im Zuge der Marktöffnung zu behandeln sind.

Zu § 46 Schutzvorschriften

Im Zuge einer grundlegenden Neufassung des Eisenbahngesetzes weist die BAK zum einen auf die bisher nicht wahrgenommene Verordnungsermächtigung gemäß § 46, wonach der Verkehrsminister nähere Vorschriften über „das gebotene Verhalten zum Schutz der Eisenbahnanlagen, des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs“ erlassen kann, und zum anderen darauf hin, dass in diesem Zusammenhang das Gesetz selbst auch in zeitgemäßer Art und Weise bereinigt werden sollte (zB § 44 Abs 4).

Zu § 55 Abs 4 Trennungsmaßnahmen

Mit der Forderung nach getrennten Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen, die zu veröffentlichen sind, geht der Gesetzgeber hier – ohne Begründung - deutlich über eine Umsetzung der EU-Richtlinie hinaus, da in Artikel 9 der RL 2001/12/EG lediglich für den Güterverkehr Gewinn- und Verlustrechnungen und „entweder Bilanzen oder jährliche Vermögensübersichten“ gefordert sind und hinsichtlich des Personenverkehrs nur verlangt wird, dass „Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen (sind) und nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden (dürfen), die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.“

Zu § 57 Zugangsberechtigte

Statt die verwirrende Definition in § 1b beizubehalten, sollte hier unter Zi 1 ergänzt werden „Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt oder eine Konzession nach § 17 Abs 2a verliehen wurde.“

Zu § 58 Sonstige Leistungen

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass hier auf die besonderen Rahmenbedingungen von integrierten Eisenbahnunternehmen in keiner Weise eingegangen wird, was eine wirtschaftliche und effiziente Geschäftspolitik für ein derartiges Unternehmen fast unmöglich macht und einen faktischen Zwang zur Unternehmenstrennung darstellt. Daher ist aus Sicht der BAK eine **Verpflichtung der Infrastrukturunternehmen, die über die Anforderungen der Richtlinie hinausgeht, abzulehnen**. Auch die bereits bisher geltenden österreichischen Bestimmungen sind vor dem Lichte einer vom integrierten Unternehmen unabhängigen Trassenzuweisungsstelle neu zu bewerten und zu hinterfragen. Aus Sicht der BAK ist daher der Richtlinienentwurf entscheidend, weitergehende Regelungen zum Nachteil integrierter Unternehmen – auch wenn sie bereits geltendes Recht sind – werden abgelehnt. Das gilt insbesondere für **§ 58 Abs 2 Zi 1** (Mitbenützung von Ausbildungseinrichtungen), die in der Richtlinie nicht erwähnt sind und daher einer freien Vereinbarung zu überlassen wären und für **§ 58 Abs 5**, der aus Sicht der BAK ersatzlos zu streichen wäre, da er im Kontext mit der alten Regelung, wo der Zugang zur Infrastruktur grundsätzlich nur „nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit“ zu gewährleisten war, zu sehen ist. Im neuen, stärker liberalisierten Kontext, führt die Beibehaltung der Bestimmung des § 58 Abs 5 zu einer von der Richtlinie nicht geforderten Benachteiligung integrierter Unternehmen.

Auch **§ 58 Abs 3** ist entsprechend der Richtlinie (Anhang II Nummer 3 – Zusatzleistungen) dahingehend zu ändern, dass er dem **Wortlaut der Richtlinie** entspricht: „Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachstehende Zusatzleistungen an, so ist es verpflichtet, diese auf Antrag eines zugangsberechtigten Eisenbahnunternehmens gegen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt zu erbringen.“

Die BAK betont, dass die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs nicht gegen eine den Marktbedingungen entsprechende **variable Preisgestaltung** (zB unterschiedliche Preise für Groß- und Kleinabnehmer) spricht, solange die Grundsätze der Preisgestaltung transparent, nachvollziehbar und gegenüber gleichen Kundengruppen auf die gleiche Weise angewendet werden.

Zu § 61 Sicherheitsbescheinigung

Auch hier gilt ähnlich zu den Anmerkungen zu § 17, dass die entscheidende Frage, welche **Kriterien und Vorgaben** den Maßstab für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung bilden, mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf unbeantwortet bleibt. Aus Sicht der BAK ist es **klar die Aufgabe des Gesetzgebers bzw der Behörde** in geeigneter Form (**Kriterienkatalog mit Grundlagen im Gesetz, Details in Verordnung/en**) festzulegen, wie die „erforderliche Ausbildung“ (Mindestumfang und –dauer) und die Fahrbetriebsmittel (Anforderungen, technische Überprüfung etc) auszusehen haben. Darüber hinaus bleibt die Frage ungelöst, wie das Eisenbahninfrastrukturunternehmen prüfen kann und soll, ob die Vorgaben der Sicherheitsbescheinigung in der Praxis auch tatsächlich eingehalten werden.

Zu § 62 Zuweisungsstelle

Entsprechend dem vorliegenden Entwurf obliegt die Zuweisung von Zugtrassen im Falle eines integrierten Unternehmens gemäß **§ 62 Abs 2** der SchIG (Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH), falls diese Aufgabe nicht einem anderen geeigneten Unternehmen bzw einer anderen geeigneten Stelle übertragen wird. Dies ist insbesondere auf Grund der **starken Verzahnung** von Infrastruktur und Trassenzuweisung aus Sicht der BAK problematisch. Eine kurzfristige Trassenzuweisung ist über einen Mittler (hier die SchIG), welcher sich grundsätzlich beim Infrastrukturbetreiber rückversichern bzw alle notwendigen Informationen einholen muss, bedeutend schwieriger zu bewerkstelligen, als wenn Zuweisung und Infrastrukturdienstleistung aus einer Hand kommen. **Die BAK schlägt daher vor, unter Beibehaltung des integrierten Unternehmens die Trassenzuweisung (Zuweisungsstelle) so zu organisieren, dass sie völlig weisungsfrei und unabhängig agieren kann**, was aus Sicht der BAK durchaus mit EU-Recht vereinbar erscheint, zumal ein ähnliches Vorgehen in anderen Mitgliedsstaaten seitens der EU toleriert wurde. Dieser Weg sollte in Österreich zur Vermeidung unnötiger Reibungsverluste gewählt werden, zumal die bisher in Österreich ähnlich geübte Praxis auch aus Sicht der Zugangsberechtigten als weitestgehend diskriminierungsfrei wahrgenommen wurde.

Jedenfalls sollte die Aufgabe der **Festsetzung des Benützungsentgelts und der übrigen Entgeltgrundsätze keinesfalls der SchIG** oder einer anderen Stelle bzw einem anderen Unternehmen übertragen werden, da dies aus Sicht der BAK aus verkehrs- und volkswirtschaftlichen Gründen eine Aufgabe darstellt, die - wie bereits bisher geübt und im völligen Einklang mit den EU-Richtlinien – am sinnvollsten und effizientesten **vom zuständigen Verkehrsministerium** zu erfüllen ist.

Zu § 62 Abs 3

Hier ist zu hinterfragen, wieso die Genehmigung der Übertragung an eine andere Zuweisungsstelle durch die SchienenControl GmbH zu genehmigen ist und nicht durch die **SchienenControl-Kommission** und welche Kriterien dafür anzuwenden sind. Hierzu wäre eine **Verordnungsermächtigung** erforderlich. Jedenfalls ist der letzte Satz in Abs 3 wie folgt zu ergänzen: „... die Genehmigung ist zu erteilen, wenn durch die vorgesehene Übertragung der Zugang zur Schieneninfrastruktur nicht erschwert **und die Einhaltung des erforderlichen hohen Sicherheitsniveaus nicht beeinträchtigt** erscheint.

Zum 2. Abschnitt – Zuweisung von Zugtrassen

Im Rahmen dieses Abschnittes bestehen im vorliegenden Entwurf zahlreiche Unschärfen, die den geforderten klaren und transparenten rechtlichen Regelungen nicht entsprechen. Dabei handelt es sich vor allem um **widersprüchliche Aussagen zur Prioritätensetzung zwischen verschiedenen Schienenverkehrsarten** und zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Aus Sicht der BAK ist es **verkehrspolitisch unverantwortlich**, wenn so wie im vorliegenden Entwurf der Gesetzgeber **keine klare Prioritätenfestlegung** trifft oder diese wie etwa in § 65 Abs 5 diese ohne nähere Vorgaben der Zuweisungsstelle überlässt. Der Spielraum, den die Richtlinie 2001/14/EG den Mitgliedstaaten „zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um den Erfordernissen eines öffentlichen Verkehrsdienstes gerecht zu werden“ eröffnet, muss aus Sicht der BAK unbedingt zur **gesetzlichen Verankerung des Vorrangs des Öffentlichen Personenverkehrs und des Vorrangs von gemeinwirtschaftlichen Verkehren im Güterverkehr** genutzt werden.

Daher werden folgende **Änderungen bzw Ergänzungen** gefordert:

Zu § 63 Abs 1 Zuweisungsgrundsätze

„Die Zuweisungsstelle hat ... vorzunehmen, **wobei den Erfordernissen des Öffentlichen Personenverkehrs Rechnung zu tragen ist und gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste vorrangig zu behandeln sind.**“

Zu § 65 Abs 5 Netzfahrplanerstellung

Entweder ist dieser Absatz **ersatzlos zu streichen**, weil ohnedies bereits in Abs 1 der Vorrang gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste verankert wurde oder es müsste die Zuweisungsstelle zur Einhaltung einer klaren Rangreihung der unterschiedlichen Verkehrsarten verpflichtet werden, wonach der **sogenannte „vertaktete“ Personenverkehr bzw der Personennahverkehr prioritär vor anderen gemeinwirtschaftlichen Personen- und Güterverkehrsdiensten** und erst danach kommerzielle Güterverkehrsdienstleistungen zu reihen wären.

Zu § 65b Koordinierungsverfahren

Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens bei überlasteten Infrastrukturen ist vorgesehen, die Zugtrasse jenen Verkehren zuzuweisen, die das höchste Entgelt zu zahlen bereit sind, wobei dies nicht für den vertakteten Personenverkehr gelten soll. Aus Sicht der BAK ist zum einen nicht nachvollziehbar, warum lediglich der vertaktete Personenverkehr ausgenommen ist und sich diese Ausnahme nicht im Sinne des effizienten öffentlichen Mitteleinsatzes nicht auf alle gemeinwirtschaftlichen Verkehre bezieht. **§ 65b Abs 3** sollte daher lauten: „Abs 2 gilt nicht für die Zuweisung von solchen Zugtrassen, die die Erbringung von **gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen** ermöglichen sollen.“

Zum anderen erscheint ein Auswahlverfahren, das sich ausschließlich an der Höhe des zu erzielenden IBE orientiert verkehrspolitisch nicht zielführend. Vielmehr sollten hier auch **qualitative Kriterien** wie zum Beispiel die Vermeidung negativer ökologischer Auswirkungen (Traktion mit Fahrstrom statt Dieseltraktion) oder Erhöhung der Lebensdauer der Infrastruktur (fahrwegschonendes Rollmaterial) Berücksichtigung finden.

Zu § 65c Abs 3 Überlastete Schieneninfrastruktur

Der letzte Satz, wonach „**Güterverkehrsdiensten**, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten ... ein **höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten** einzuräumen“ ist, wird **von der BAK vehement abgelehnt** und ist weder durch die Richtlinien gestützt noch macht er in einem verkehrs- und umweltpolitisch verantwortlichen Zusammenhang Sinn. Er ist zu streichen.

Zu § 65e Abs 3

Bei den Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität sollten Sicherheit und ArbeitnehmerInnenschutz dezidiert erwähnt werden: „Auf der Grundlage ... Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden sollen, **ohne die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und der beschäftigten Arbeitnehmer zu beeinträchtigen**; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.“

Zum 3. Abschnitt - Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

Eingangs sei nochmals darauf hingewiesen, dass die **Aufgabe der Festlegung der Benützungsentgelte bzw der Entgeltgrundsätze aus Sicht der BAK aus volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen unbedingt vom Verkehrsministerium bzw der Behörde wahrzunehmen ist**. Dafür sprechen einerseits das bereits bisher im Verkehrsministerium dazu erworbene Know-How und andererseits auch die EU-Richtlinien, die einer derartigen Regelung nicht entgegenstehen. Außerdem würde sich dadurch auch die aus Sicht der BAK die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährdende einseitige Abhängigkeit des integrierten Unternehmens von der Zuweisungsstelle deutlich verringern. Jedenfalls ist bei der Festsetzung der Benützungsentgelte der von

den Richtlinien offen gelassene Spielraum auch zur Finanzierung jüngerer und zukünftiger Infrastrukturinvestitionen zu nutzen, so wie in **§ 67 Abs 3** an sich vorgesehen.

Zu § 68 – 70 Benützungsentgelte

Im Sinne der oben bereits geäußerten Bedenken gegen eine Entgeltfestsetzung durch die Zuweisungsstelle fordert die BAK hier folgende Änderungen:

§ 68 Abs 1 „Die Benützungsentgeltregeln sind vom **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Einholung eines Vorschlages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und unter Einbindung der Zuweisungsstelle per Verordnung festzusetzen.**“

§ 70 Abs 2 „Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen angebotene Serviceleistungen ... , Zusatzleistungen ... oder sonstige Nebenleistungen **hat für den Fall, dass nicht das Verkehrsinfrastrukturunternehmen gleichzeitig Zuweisungsstelle ist, der Verkehrsminister nach Einholung eines Vorschlages des Infrastrukturunternehmens und nach Anhörung der Zuweisungsstelle festzusetzen.** ...“

Zum 4. Abschnitt – Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

Hier ist aus Sicht der BAK grundsätzlich anzumerken, dass die gewählte Konstruktion – Zuweisungsstelle schließt im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Verträge mit den Zugangsberechtigten – vor allem hinsichtlich Vermeidung von Bürokratie und Vermeidung von Unklarheiten bei Vertragsstreitigkeiten **nicht optimal** erscheint. Um die Möglichkeit integrierte Unternehmen zu erhalten, nicht nur formal sondern auch praktisch zu wahren, wäre es jedenfalls notwendig, deren Stellung im Verhältnis zur Zuweisungsstelle zu stärken. Insbesondere sollten daher in **§ 70a Abs 1** „die Zuweisungsstellen Verträge mit den Zugangsberechtigten **im Einvernehmen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in deren Namen und auf deren Rechnung**“ abschließen.

Zum 8. Teil Interoperabilität

Zu § 90 sowie sinngemäß § 106

In der EU-Richtlinie wird mehrfach der Grundsatz der Sicherheit betont und den Mitgliedstaaten die Pflicht auferlegt, darauf zu achten, dass die geltenden „Sicherheits-, Gesundheits- und Verbrauchervorschriften“ eingehalten werden (siehe zB Erwägungsgründe zur Interoperabilitätsrichtlinie). Die Zusammensetzung des Gremiums (**§ 90 bzw § 106**) aus Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Industrieunternehmen bedeutet jedoch – trotz der im Begutachtungsverfahren vorgebrachten Kritik von BAK und Gewerkschaften –, dass ausschließlich Unternehmensvertreter repräsentiert sind. Aus **Sicht der BAK** wäre es jedoch erforderlich, dass in diesem zentralen Gremium für die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) **wie im Arbeitnehmerschutz sonst üblich ebenfalls Arbeitnehmervertreter** (AK und Gewerk-

schaft) **eingebunden** sind, da eine Vielzahl der zu behandelnden TSI direkt bzw indirekt die Arbeitsbedingungen beeinflussen. So sind beispielsweise bei TSI über Verschiebeaufstiege sowohl rein technische Vorgaben – wie das Einhalten der Lichtraumprofile – als auch Arbeitnehmerschutzbestimmungen – wie die Rutschfestigkeit der jeweiligen Ausführung – zu berücksichtigen. Für eine Einbeziehung der Arbeiterkammer in die entsprechenden Gremien spricht auch deren Rolle als Interessenvertretung aller ArbeitnehmerInnen und damit der größten Kundengruppe im Personenverkehr. Insbesondere beim Inverkehrbringen von Wagenmaterial etwa oder von Systemkomponenten, die dem Komfort, der Sicherheit oder der Information der Fahrgäste dienen, würde dies zu einer **stärkeren Kundenorientierung** beitragen.

Zu § 96 sowie zu § 115 EG-Erklärung

Für eine richtlinienkonforme Umsetzung und zur Klarstellung der wesentlichsten Regelungen wäre **§ 96 Abs 3 bzw § 115 Abs 3 wie folgt zu ergänzen**: „Hat eine .. auch noch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen **wie insbesondere dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz** normiert sind, zu entsprechen, muss ...“

Zu § 101 sowie zu § 120 EG-Prüferklärung

Im gleichen Sinn und aus den selben Gründen wie zu den §§ 96 bzw 115 angeführt, sind auch **§ 101 Abs 2 Zi 2 und 3 sowie § 120 Abs 2 Zi 2 und 3** zu ergänzen:

„2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten, **erforderlichenfalls auch hinsichtlich der Konformität mit Anforderungen, die auf Grund der Umsetzung anderer Gemeinschaftsrichtlinien zu erfüllen sind;**

3. Angaben über Einsatzbedingungen und –beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung **unter Bedacht auf die Erfordernisse des ArbeitnehmerInnenschutzes.**“

Zum 9. Teil Schlussbestimmungen – Strafen, Verwalterbestellung

Die Rahmenbedingungen für die **Strafbestimmungen** im Eisenbahngesetz sind vielfach **nicht mehr zeitgemäß** und wären daher entsprechend zu adaptieren. Das betrifft vor allem den Strafadressaten, die Verhängung von Strafen und die Höhe der Strafen.

Zu § 124

Als **Strafadressat** für Verwaltungsstrafen wäre – wie sonst auch üblich – grundsätzlich das **Eisenbahnunternehmen** (bzw entsprechend Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen) als Unternehmensleitung oder als Arbeitgeber vorzusehen. Verwaltungsstrafen für Organe und Bedienstete des Eisenbahnunternehmens (**§ 124 Abs 2** im Entwurf unverändert zum geltenden **§ 103 Abs 2**) wären daher – wie

Seite 15

BUNDESARBEITSKAMMER

auch zum Thema Betriebsleiter erläutert - zu streichen bzw auf „Eisenbahnunternehmen“ abzuändern.

Zu § 129

Bei rechtswidrigem Verhalten sollten die im Eisenbahngesetz vorgesehenen Strafen ohne weiteres verhängt werden. Die Voraussetzung einer „wiederholten Ermahnung“ in § 129 (bzw geltendes Recht § 108) ist nach Meinung der BAK ersatzlos zu streichen, da dies bedeutet, dass bei einer wesentlichen Beeinträchtigung der Sicherheit die Behörde erst beim dritten Mal tätig werden könnte, was im Interesse der Sicherheit des Schienenverkehrs absolut unverträglich ist.


Zur Strafhöhe

Die Höhe der Verwaltungsstrafen im Eisenbahngesetz ist keineswegs ausgewogen. Während einerseits Verstöße gegen die Rahmenbedingungen des Wettbewerbs (§§ 125 bzgl Genehmigungen oder § 126 Abs 1 bis 3 – zB Auskunftspflichten, Mitteilungspflichten etc) mit Verwaltungsstrafen bis zu 7.000,- € bzw 7.200,- € oder gegen die Verpflichtungen im Rahmen des Netzzuganges (§ 126 Abs 4) sogar mit Strafen bis zu 36.000,- € durchaus entsprechend mit Strafe bedroht sind, gilt dies nicht für Verstöße gegen die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs (zB §§ 38 bis 44, §§ 20 bis 27 und § 37 bzw dazugehörige Verordnungen). Dort sind im Vergleich zum erzielbaren wirtschaftlichen Vorteil durch eine Nichtbeachtung der Vorschriften lächerliche Strafhöhen von bis 736 € bzw bis 2.180 € vorgesehen.

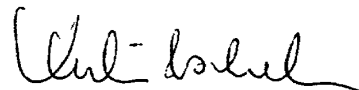
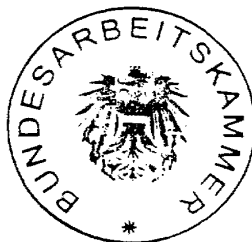
Diese unverhältnismäßige und aus Sicht der BAK die Sicherheit bedrohende Schieflage der Strafbestimmungen, die dem Motto „Wettbewerb vor Sicherheit“ entsprechen, sollte durch eine deutliche Anhebung der Strafrahmen im Zusammenhang mit ArbeitnehmerInnenschutz und Verkehrssicherheit auf ein ähnliches oder sogar höheres Strafausmaß wie in den §§ 125 bis 127 bereinigt werden.

Im Übrigen ist nicht einzusehen, weshalb die gegenständlich Novelle des Eisenbahngesetzes zu einer Senkung der bisher gültigen Strafsätze von ehemals umgerechneten „runden“ Schillingbeträgen auf nunmehr durchwegs niedrigere runde Eurobeträge genutzt wurde, statt – falls überhaupt eine Notwendigkeit der Rundung gegeben ist – die Strafsätze eher nach oben zu runden, etwa von ehemals 7.267 € auf 7.300 €.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
IV des Direktors