

Vorblatt

Problem:

Das allgemeine Eisenbahnbeförderungsrecht, das in Österreich im Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG) aus dem Jahr 1988 geregelt ist, wurde auf der internationalen Ebene des Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) im Sinne der neuen Schienenverkehrsmarktordnung der EU weiterentwickelt; das EBG bedarf einer Anpassung. Die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr im Besonderen, wie sie vom Unionsrecht ausgingen, sind in Österreich erstmals im Jahr 2010 in einem eigenen Bundesgesetz über die Fahrgastrechte geregelt worden; dazu liegen erste Anwendungserfahrungen vor.

Ziel:

Die nötige Anpassung des EBG aus 1988 und die Evaluierung der Regelung im Bundesgesetz über die Fahrgastrechte sollen in einem gesamthaften Gesetzesvorhaben zur Reform des österreichischen Eisenbahnbeförderungsrechtes erfolgen. Wie bei den bisherigen gesetzlichen Grundlagen wird auf die Abstimmung mit den Rechtsgrundlagen im COTIF und im Unionsrecht zu achten sein.

Inhalt/Problemlösung:

Zur Vereinfachung und leichteren Anwendbarkeit des innerstaatlichen Eisenbahnbeförderungsrechts wird regelungstechnisch keine bloße Änderung des geltenden EBG vorgeschlagen, sondern eine gesamthafte Neufassung. Diese soll in einem die gesetzliche Regelung zu den Fahrgastrechten inkludierenden neuen gesamthaften Gesetz erfolgen. Zur Verbesserung der Kontroll- und Durchsetzungsmöglichkeiten sind auch einzelne flankierende Ergänzungen im EisbG vorgesehen.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Keine wesentlichen Auswirkungen; im Detail vgl. allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

– Auswirkungen auf Informationspflichten:

Vgl. allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Keine.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Es sind einige materielle Verbesserungen im Schutzstandard der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und Verbesserungen über eine Ergänzung der Kontrollinstrumente zu erwarten.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit dem Unionsrecht.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Auf internationaler Ebene wurden Regelungen beschlossen, die nicht nur den Kundenrechten mehr Gewicht verleihen, sondern das gesamte Eisenbahnbeförderungsrecht an die geänderten wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Verhältnisse anpassen sollen. Aufgrund dieser Regelungen sowie der Weiterentwicklung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr sind daher die entsprechenden nationalen Regelungen anzupassen.

Zu Artikel 1 (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz; EisbBFG):

Das Eisenbahnbeförderungsrecht umfasst im Wesentlichen die Regelungen zu den Beförderungsverträgen und insbesondere die bei der Beförderung bestehenden Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmen und ihrer Kunden im Personen- und Güterverkehr samt Ordnungsbestimmungen und Haftungsregelungen zu Beförderungen. Seine allgemeinen Rechtsvorschriften waren traditioneller Weise einerseits die der internationalen Ebene für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr und andererseits die gesetzliche Grundlage für die innerstaatlichen Beförderungen, welche inhaltlich immer wieder an erstere Rechtsgrundlagen angepasst wurde.

Die allgemeine Rechtsvorschrift des Eisenbahnbeförderungsrechts für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ist das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Seine Stammfassung aus dem Jahr 1980 (COTIF 1980, BGBl Nr. 226/1985) wurde umfassend erneuert und gilt nun in der Fassung des Änderungsprotokolls aus 1999 (COTIF 1999, BGBl III Nr. 122/2006 idF BGBl III Nr. 34/2011). Das COTIF 1999 wurde dabei an die Erfordernisse des unionsrechtlich geöffneten Schienenverkehrsmarktes angepasst. Es enthält über den Stammtext des Übereinkommens hinaus einige Anhänge mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr. Diese Anhänge A bis G sind sachgebietsweise gegliedert. Die Beförderungsvertragsverhältnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ihren Kunden sind im Anhang A (CIV) für die Beförderung von Personen und im Anhang B (CIM) für die Beförderung von Gütern geregelt. Im Anhang D (CUV) finden sich die Rechtsvorschriften für die Verträge über die Verwendung von Wagen, und im Anhang E (CUI) kamen solche für die Verträge zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Nutzung der Infrastruktur hinzu.

Angepasst an das Regelungssystem der früheren Fassung des COTIF aus 1980 und in der Zeit vor der Reform zu einem Schienenverkehrsmarkt mit den getrennten Funktionen Infrastruktur und Verkehr war das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG, BGBl. Nr. 180/1988) entstanden. Dieses innerstaatliche Gesetz zur Eisenbahnbeförderung ist auf den Haupt- und Nebenbahnen anzuwenden, wobei es in seiner Diktion noch von der gesamthaft betriebenen „Eisenbahn“ ausging. Das EBG bedarf also noch einer durchgängigen Anpassung an die Reform des COTIF und des Schienenverkehrsmarktes.

Zu den allgemeinen Rechtsvorschriften des Eisenbahnbeförderungsrechtes kamen von Seiten des Unionsrechtes im Jahr 2007 besondere Regelungen für die Fahrgäste im Personenverkehr hinzu. Das war die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr, Abl. L 315 vom 3.12.2007. Sie enthält unmittelbar anwendbares Recht für die Beförderung von Personen, und sie übernahm die Ordnungs- und Haftungsregeln aus dem Anhang A (CIV) des COTIF 1999 im Wesentlichen in den Anhang zur Verordnung. Sie ist nicht nur auf grenzüberschreitenden Beförderungen, sondern grundsätzlich auch auf die innerstaatlichen Beförderungen anzuwenden, wobei den Mitgliedstaaten aber die Möglichkeit zu Ausnahmen vom Anwendungsbereich eingeräumt wurde. Davon wurde in Österreich im Rahmen des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl I Nr. 25/2010, Gebrauch gemacht.

Während somit die Regelungen aus dem Anhang A (CIV) des COTIF 1999 über die Beförderung von Personen im Wege der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 samt ihrem Anhang grundsätzlich für innerstaatliche Beförderungen anwendbar sind, ist eine Anwendung der Regelungen für die Beförderung von Gütern des Anhangs B (CIM) des COTIF 1999 auch für die innerstaatliche Beförderung von Gütern, für die Verwendung von Wagen des Anhangs D (CUV) des COTIF 1999 auch für die innerstaatliche Verwendung von Wagen und für die Nutzung der Infrastruktur des Anhangs E (CUI) des COTIF 1999 auch für die innerstaatliche Nutzung der Infrastruktur bisher nicht vorgesehen. Eine solche Anpassung erscheint aber im Interesse möglichst abgestimmter rechtlicher Grundlagen für die Eisenbahnbeförderungen im Binnenmarkt zweckmäßig und soll mit dem vorliegenden Gesetz dem Grunde nach erreicht werden. Dabei sollen auch die Regelungen des Anhangs B (CIM) des COTIF 1999 für die innerstaatliche Beförderung von Gütern, des Anhangs D (CUV) des COTIF 1999 für die innerstaatliche Verwendung der Wagen

und des Anhangs E (CUI) des COTIF 1999 für die innerstaatliche Nutzung der Infrastruktur anwendbar gemacht werden. Im vorliegenden Gesetz sollen aber auch die nötigen innerstaatlichen besonderen Bestimmungen verankert werden. Das sind etwa im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen die über die Beförderungspflicht, die Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen, die Wartegelegenheit oder das Verhalten der Fahrgäste, und im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern die über die besonderen Beförderungen und das Pfandrecht.

Solche besonderen Bestimmungen erscheinen im Vergleich zum EBG insgesamt jedenfalls in geringerem Umfang nötig, weil viele Tatbestände auf internationaler Ebene geregelt sind und die Regelungen aus dem COTIF mit dem vorliegenden Gesetz auch auf die innerstaatlichen Beförderungen anwendbar gemacht werden sollen bzw. für den Personenverkehr als Fahrgastrechte über die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bereits unmittelbar anwendbar sind. Und für einige Tatbestände zur Eisenbahnbeförderung aus dem EBG erübrigt sich eine weitere besondere eisenbahnbeförderungsrechtliche Bestimmung (oder ein Verweis im vorliegenden Gesetz) aufgrund der allgemeinen Regelungen in anderen innerstaatlichen Gesetzen (wie z.B. die Regelung über Rauchen/Nichtrauchen aus dem EBG, nachdem die Regelung im Tabakgesetz dem Grunde nach auch den Schutz der Nichtraucher/Nichtraucherinnen in den Schienenfahrzeugen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs mit erfasst).

Letztlich wird keine formelle umfangreiche Änderung des bisher geltenden EBG, sondern eine gestraffte Neufassung mit neuer Gliederung vorgeschlagen.

Die Regelungen aus dem Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, und zwar sowohl diejenigen über die Ausnahmen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 als auch diejenigen über die besonderen österreichischen Regelungen zugunsten von Fahrgästen mit Jahreskarten sollen in das neue Gesetz integriert werden und gleichzeitig evaluierend in einigen Punkten inhaltlich weiter entwickelt werden.

Die neue zusammenfassende Systematik kommt in der Kurzbezeichnung als Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG zum Ausdruck.

Zu Artikel 2 (Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957):

Die im EisbG zusätzlich vorgeschlagenen Bestimmungen über eine Bekanntgabe von Beförderungsbedingungen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und Nebenbahnen an die Regulierungsbehörde (§ 22b) sowie über die mögliche Unwirksamkeitserklärung von Beförderungsbedingungen (§ 78b) liegen im Interesse eines verbesserten Schutzes der Fahrgäste über die Kontrollinstrumente und sollen die Akzeptanz der Bestimmungen der Beförderungsbedingungen bei den Fahrgästen erhöhen helfen.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Grundlage liegt im Artikel 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen) und im Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen).

Finanzielle Auswirkungen:

a) Die in Artikel 1 und Artikel 2 vorgeschlagenen Änderungen haben keine Auswirkungen gemäß § 14 Bundeshaushaltsgesetz auf die Einnahmen oder Ausgaben im Bundeshaushalt.

b) Die in Artikel 1 und Artikel 2 vorgeschlagenen Änderungen lassen insofern Auswirkungen auf die Verwaltungskosten der Unternehmen gemäß § 14a Bundeshaushaltsgesetz aufgrund neuer Informationsverpflichtungen erwarten, als zur neuen Informationspflicht gemäß § 4 Abs. 4 des Artikels 1 die Kosten zur Einrichtung einer Webseiten-Applikation auf ca. 7.000 Euro bis 10.000 Euro/Unternehmen sowie für die entsprechende monatliche Wartung auf ca. 100 Euro bis 500 Euro/Unternehmen geschätzt werden.

Weiters ist im Zusammenhang mit der Erweiterung des Zugleitsystems zur Auswertung der Pünktlichkeitsstatistik von Kosten mit ca. 6.000 Euro/Unternehmen auszugehen, wobei die laufenden monatlichen Kosten voraussichtlich ca. 100 Euro bis 600 Euro/Monat betragen. Für die teilweise neue Informationspflicht in § 22b des Artikels 2 kann ein administrativer Aufwand für die zusätzliche Bekanntgabe an die Schienen-Control GmbH von ca. 100 Euro bis ca. 1.500 Euro/Unternehmen jährlich angenommen werden.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte)

Zu § 1 (Anwendungsbereich):

Der Anwendungsbereich für die Fahrgastrechte aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist nach Art. 2 Abs. 1 vorgegeben, indem sie unionsweit für alle Eisenbahnfahrten und –dienstleistungen gelten, die von einem oder mehreren nach der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 26.6.1995 S 70; zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG, Abl. L 164 vom 30.4.2004 S 44) genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden. In Österreich sind dies die auf den Hauptbahnen und Nebenbahnen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des EisbG. Jene Eisenbahnunternehmen, die Straßenbahnen betreiben, sind schon von vornherein nicht vom Anwendungsbereich erfasst.

Zu § 2 (Ausnahmen vom Anwendungsbereich):

Der § 2 entspricht in den Grundzügen dem § 1 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Im Abs. 1 des § 2 ist weiterhin die Ausnahme zugunsten des Stadtverkehrs vorgesehen. Dabei erfolgt eine Klarstellung dahin gehend, dass von dieser Ausnahme die so genannten Kernbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht umfasst sind, nämlich die Art. 9, 11, 12, 19, 20 Abs. 1 und 26, zumal diese Artikel nach Art. 2 Abs. 3 der Verordnung unionsweit jedenfalls für alle Eisenbahnfahrten und –dienstleistungen anzuwenden sind, die von einem oder mehreren nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden.

Im Abs. 2 des § 2 werden die für nötig erachteten Ausnahmebestimmungen vom Anwendungsbereich der Verordnung für Beförderungen im Vorort- und Regionalverkehr geregelt. Dabei werden einige Ausnahmepunkte für den Vorort- und Regionalverkehr, die im Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr enthalten sind, nicht mehr als Ausnahmen vorgesehen. Die Ausnahmen für den Vorort- und Regionalverkehr werden konkret um die Punkte Vorschussleistung im Todesfall (Art. 13 Abs. 2 der Verordnung), kostenlose Hilfeleistung bei bestimmten Verspätungen (Art. 18 Abs. 2 der Verordnung), Veröffentlichung von Beschwerden, deren Beantwortungsdauer sowie Abhilfemaßnahmen (Art. 27 Abs. 3 der Verordnung) sowie die anlassbezogene Ausnahmebestimmung zu den Reiseinformationen (Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 der Verordnung) vermindert.

Zu § 3 (Anwendungsbereich):

Ergänzend zu den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wurde bereits im § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr eine innerstaatliche Regelung getroffen, die speziell den Personen, die regelmäßig mit Jahreskarten die Eisenbahn benützen, zugute kommt.

In den Anwendungsbereich des Hauptstückes für Fahrgäste mit Zeitfahrkarten des vorliegenden Gesetzes sollen im Besonderen weiterhin diese Fahrgäste mit Jahreskarten fallen sowie mit einer Grundsatzbestimmung auch andere Zeitfahrkarten bei Beförderungen von Eisenbahnunternehmen auf Hauptbahnen und Nebenbahnen. Diese Bahnen sind dabei um einige mit einem spezifischen Verkehrszweck eingeschränkt; ausgeklammert bleiben die Bahnen, die vornehmlich zur Beförderung von Personen zu historischen oder touristischen Zwecken ausgelegt sind. Letzteres Merkmal ist ein objektives, das auf die faktische Betriebs- und Verkehrssituation abstellt.

Zu § 4 (Fahrpreisschädigungen Jahreskarten):

Im § 4 wird im Wesentlichen zunächst die Regelung für Fahrgäste mit Jahreskarten übernommen und beibehalten, wie sie nach § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr eingeführt wurde.

Anhand der praktischen Erfahrungen aus der Anwendung sind einzelne verbessernde Änderungen gegenüber der bisherigen Regelung zum Jahreskartenmodell vorgesehen:

Während bisher nur Fahrgäste, die über eine namentlich auf ihre Person ausgestellte und nur sie zur Benützung berechtigende Jahreskarte bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen Anspruch auf eine Fahrpreisschädigung hatten, haben nun auch Fahrgäste, die über eine übertragbare Jahreskarte verfügen, einen Anspruch auf eine Fahrpreisschädigung.

In der Z 1 des Abs. 1 wird für die Glaubhaftmachung der Bahnbenutzung von der die Jahreskarte erwerbenden Person als dem Vertragspartner des Eisenbahnunternehmens bzw. der Jahreskarten verwaltenden Stelle verlangt zu bestätigen, welche Strecke konkret genutzt wurde.

Gemäß der Z 2 müssen nicht nur wie bisher die vom Eisenbahnunternehmen vorgegebenen Modalitäten für die Fahrgäste angemessen und zumutbar sein, sondern auch die Höhe des Pünktlichkeitsgrades.

In der Z 3 wird in der Bestimmung über die Höhe des Pünktlichkeitsgrades neu ein Mindestwert für die Festsetzung des Pünktlichkeitsgrades für Züge des Vorort- und Regionalverkehrs auf Gesetzesebene konkretisiert und vorgegeben: Das sind mindestens 95 %. Ein solcher Zielwert wird bundesseits auch in den gemäß § 3 Abs. 1 Z 9 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes abgeschlossenen Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen verlangt.

In der Z 5 erfolgt eine redaktionelle Anpassung der Rundungsregeln.

Die bisher im Abs. 2 enthaltene Bestimmung zur Mitwirkungspflicht der die Jahreskarten verwaltenden Stellen hinsichtlich der Datenermittlung sowie der Information der Fahrgäste wird ausgeweitet. Zusammen mit den Eisenbahnunternehmen haben nun die Jahreskarten verwaltenden Stellen und die Verkehrsverbünde für eine Information der Fahrgäste und eine fahrgastfreundliche praktische Abwicklung der Fahrpreisschädigung zu sorgen.

Die bisher im Abs. 3 enthaltene und inhaltlich an die Bestimmung im Anhang A (CIV) des COTIF 1999 angelehnte Klausel über die Haftungsbefreiung erscheint entbehrlich, weil sie im Zusammenhang mit der vorliegenden Bestimmung kaum einen praktischen Anwendungsfall ergäbe. Zusätzlich werden bei der Regelung des Zielwertes für den Pünktlichkeitsgrad in einem Vertrag über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen Störungseinflüsse wie höhere Gewalt oder auch Störungen durch Dritte mit berücksichtigt.

Gemäß dem neuen Abs. 3 sind wie bisher Dienstqualitätsnormen von den Eisenbahnunternehmen festzulegen. Zusätzlich sind diese Dienstqualitätsnormen jedoch jährlich zusammen mit dem Geschäftsbericht zu veröffentlichen.

Im neuen Abs. 4 ist eine Informationsmöglichkeit zugunsten der Fahrgäste via Internet vorgesehen. Auf der Seite des Eisenbahnunternehmens soll der Fahrgast künftig feststellen können, ob der monatlich vorgegebene Pünktlichkeitsgrad auf einer bestimmten Strecke erreicht wurde. Diese Zusatzinformation soll den Fahrgästen unentgeltlich geboten werden.

Zu § 5 (Fahrpreisschädigungen andere Zeitfahrkarten):

Im Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist die Bestimmung über die konkrete Höhe einer Entschädigung bei bestimmten Verspätungen bei Einzelfahrten enthalten. Die Anwendung des Art. 17 der Verordnung ist gemäß § 2 Abs. 2 dieses Gesetzes für Beförderungen im Vorort- und Regionalverkehr ausgenommen. In den Art. 17 eingebettet findet sich aber auch eine Grundsatzbestimmung, dass Fahrgästen mit Zeitfahrkarten auch eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen gewährt werden soll. Nachdem diese Entschädigung für Fahrgäste mit Jahreskarten im § 4 dieses Gesetzes im Einzelnen geregelt ist, wird im § 5 eine auf die Beförderung mit anderen Zeitfahrkarten abgestellte Grundsatzbestimmung aufgenommen, dass auch diesen Fahrgästen bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen eine angemessene Entschädigung zu gewähren ist. Deren Modalitäten im Einzelnen sind in den Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen zu regeln.

Zu § 6 (Anwendungsbereich):

Der Anwendungsbereich der Bestimmungen über weitere Fahrgastrechte setzt dort an, wo nicht ohnedies die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 anzuwenden sind. Erfasst werden also insbesondere Ansprüche zu Tatbeständen aus der Verordnung bei Beförderungen auf Haupt- und Nebenbahnen, die vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ausgenommen sind. Inhaltlich gehen die hier innerstaatlich vorgesehenen Regelungen von denen im bisher geltenden EBG aus.

Zu § 7 (Abfahrtsversäumnis durch den Fahrgast)

Der § 7 entspricht in vereinfachter Form dem § 23 EBG.

Zu § 8 (Verspätung und Ausfall des Zuges):

Die Abs. 1 bis 3 entsprechen in vereinfachter Form dem § 24 Abs. 2 und 3 EBG. Zusätzlich kann der Fahrgast nach Abs. 1 auch bei einer Verspätung des Zuges von mehr als sechzig Minuten auf die Weiterfahrt verzichten oder seine Fahrt fortsetzen.

Die Regelung im bisherigen § 4 Abs. 5 EBG ist bereits im § 18d EBG mitenthalten und daher im vorliegenden Bundesgesetz entbehrlich.

Zu § 9 (Erstattung):

Der Abs. 1 entspricht in vereinfachter Form dem § 29 Abs. 1 lit. a EBG. Zusätzlich erfolgt eine Differenzierung in Bezug auf den Zeitpunkt der Erstattung zwischen den Fahrausweisen für Einzelfahrten, die bis vor dem ersten Geltungstag zu erstatten sind, und den Zeitfahrkarten bzw. den Gruppenfahrausweisen, die innerhalb deren Geltungsdauer ganz oder teilweise zu erstatten sind, wenn der Fahrausweis nicht oder nur teilweise bzw. von weniger Teilnehmern ausgenützt wurde.

Der Abs. 2 entspricht in vereinfachter Form dem § 29 Abs. 2 EBG. Die Möglichkeit des Ausschlusses von Erstattungsbeträgen unter 4 Euro soll vor allem den Verwaltungsaufwand des Eisenbahnunternehmens bei geringen Beträgen reduzieren. Weiters entspricht der erste Satz von Abs. 2 auch der Regelung in Art. 17 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die einen möglichen Ausschluss von Entschädigungszahlungen bei Beträgen von weniger als 4 Euro vorsieht.

Die Eisenbahnunternehmen können nach dem dritten Satz des Abs. 2 beim Kauf von Fahrausweisen über bestimmte Vertriebswege die Erstattung an die Einhaltung besonderer Bedingungen knüpfen, damit z.B. Betrugsfälle bei leicht zu vervielfältigbaren Online-Fahrausweisen verhindert werden.

Der Abs. 3, welcher dem Sinn nach dem § 29 Abs. 3 EBG folgt, sieht vor allem für jene Fahrgäste, die kein Verschulden an der Nichtausnutzung des Fahrausweises trifft (z.B. wenn die gekaufte Wagenklasse oder der reservierte Sitzplatz nicht verfügbar ist), eine volle Erstattung vor.

Nach dem neuen Abs. 4 hat die Zahlung bzw. die Anweisung zur Zahlung innerhalb von zwei Monaten zu erfolgen, nachdem im EBG bisher noch keine zeitliche Einschränkung vorlag.

Der Abs. 5 entspricht dem § 29 Abs. 6 EBG.

Da Fahrgäste beim Kauf von Verbundfahrausweisen nicht schlechter gestellt werden sollen als Fahrgäste beim Kauf von anderen Fahrausweisen, erstreckt sich gemäß Abs. 6 die Anwendung von § 9 auch auf die Verkehrsverbände bezüglich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen.

Zu § 10 (Anwendungsbereich):

Der Anwendungsbereich der sonstigen Bestimmungen setzt zunächst auch dort an, wo nicht ohnedies die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 anzuwenden sind; erfasst werden hier aber Ansprüche zu Tatbeständen bei Beförderungen auf Haupt- und Nebenbahnen, die in der Verordnung nicht ausführlich oder gar nicht geregelt sind. Es handelt sich insofern um ergänzende Regelungen zur Verordnung. Inhaltlich gehen die hier innerstaatlich vorgesehenen Regelungen auch von denen im geltenden EBG aus und gehen in einigen Punkten als Weiterentwicklung darüber hinaus.

Zu § 11 (Beförderungspflicht):

Im COTIF wurde bei seiner Neufassung im Jahr 1999 grundsätzlich auf die Beförderungspflicht verzichtet. Da in diesem Zusammenhang auch auf die Festlegung von Beförderungsverboten für den internationalen Eisenbahnverkehr verzichtet wurde, regeln die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers somit die Voraussetzungen für die Beförderung im internationalen Eisenbahnverkehr (vgl. Artikel 9 Anhang A (CIV) des COTIF 1999). Auch die unionsrechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sehen keine allgemeine Beförderungspflicht, sondern nur eine spezielle Beförderungspflicht zum Schutz bestimmter Personengruppen, den Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität, vor (vgl. Art. 19 der Verordnung).

Eine allgemeine Beförderungspflicht, wie sie nach dem EBG grundsätzlich für den innerstaatlichen Verkehr vorgesehen ist, erscheint für die Beförderung von Personen auf den Hauptbahnen und Nebenbahnen weiterhin angemessen und geboten zu sein. Es werden im Schienenverkehrsmarkt zwar Zugangsrechte für eine Mehrzahl von Eisenbahnunternehmen auch im Personenverkehr geboten, die allerdings bisher auf einem Großteil der österreichischen Haupt- und Nebenbahnen faktisch noch nicht dazu führten, dass die Fahrgäste Wahlmöglichkeiten zur Beförderung im öffentlichen Eisenbahnverkehr vorfinden.

Zu § 12 (Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen):

Gemäß § 3 Z 14 lit. a und c der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gehören zu den Informationen über Personenverkehrsdienste des „rechnergestützten Informations- und Buchungssystems für den Eisenbahnverkehr“ die Fahrpläne der Personenverkehrsdienste sowie die Tarife und Sonderbedingungen. Zusätzlich ist gemäß Anhang II Teil I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine (Mindest)Information der Fahrgäste vor Fahrtantritt unter anderem über die Allgemeinen Vertragsbedingungen sowie bestimmte Fahrpläne vorgesehen. Eine allgemeine Pflicht zur Veröffentlichung von Fahrplänen und Tarifen ist in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht vorgesehen. Sie ergibt sich nach der geltenden innerstaatlichen Gesetzeslage weiterhin aus § 22 Abs. 2 EBG, in dem auch auf die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungrechts verwiesen wird. Hier im EBG soll eine Bestimmung in dieser Richtung verankert werden,

welche auf die Veröffentlichung in einer zweckmäßigen und zeitgemäßen Form wie der gängigen per Internet abstellt. Eine Fassung der Tarife muss aber jedenfalls ungekürzt veröffentlicht werden. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Eisenbahnwesens als öffentliches Massenfortbewegungsmittel und der komplexen Tarifbestimmungen sind zusätzlich auch eine Zusammenfassung der jeweils wichtigsten Tarifänderungen und die bis zu einem Jahr alten Fassungen der Tarife im Internet zu veröffentlichen. Weiters sind in den Bahnhöfen und bei Fahrausweisverkauf in Zügen beim Fahrkartenautomat oder in anderer geeigneter Weise eine Zusammenfassung der wichtigsten Tarifbestimmungen auszuhängen, damit insbesondere in unbesetzten Bahnhöfen und bei Eisenbahnunternehmen, die nur mehr online oder im Zug Fahrausweise verkaufen, eine Grundinformation für die Fahrgäste gewährleistet ist. Im Übrigen folgt der Abs. 1 in vereinfachter Form den bisherigen Bestimmungen.

Der Abs. 2 entspricht sinngemäß und in vereinfachter Form dem § 6 Abs. 4 EBG und dem § 11 Abs. 1 erster Satz EBG.

Nach dem ersten Satz von Abs. 3 sollen die Bahnhöfbetreiber den Eisenbahnunternehmen bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen die ihnen auferlegten Kundmachungs- sowie sonstigen Informationspflichten insbesondere im Sinne einer umfassenden Information der Fahrgäste ermöglichen. Der zweite und dritte Satz folgt in vereinfachter Form dem § 6 Abs. 1 EBG und dem § 11 EBG.

Die Bestimmung über den Grundsatz der gleichen Anwendung der Tarife und die Zulässigkeit von Ermäßigungen für bestimmte Personengruppen im Abs. 4 folgt der entsprechenden Bestimmung im § 6 Abs. 2 und 3 EBG. Hingewiesen sei in dem Zusammenhang auch auf die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geltenden besonderen Schutzbestimmungen für Fahrgäste mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität und das Diskriminierungsverbot nach dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz.

Gemäß § 6 Abs. 3 Konsumentenschutzgesetz (KSchG) ist allgemein geregelt, dass in Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Vertragsformblättern enthaltene Vertragsbestimmungen unwirksam sind, wenn sie unklar oder unverständlich abgefasst sind. Für die Gestaltung der Tarife wird im Abs. 5 des vorliegenden Gesetzes als Anforderung vorgegeben, dass sie klar und verständlich sowie (als zusätzliche Erleichterung für die Fahrgäste) auch transparent zu fassen sind.

Da nicht nur die Tarife der Eisenbahnunternehmen, sondern auch der Verkehrsverbände Bestimmungen mit ähnlichen Inhalten für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen enthalten können, soll in Abs. 6 die Anwendung von § 12 Abs. 1, 2, 4 und 5 auch auf die Verkehrsverbände erstreckt werden.

Zu § 13 (Fahrausweise):

Gemäß Art. 9 Abs. 1 des Anhangs I zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 muss der Fahrgast vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein und ihn bei der Prüfung der Fahrausweise vorzeigen. Der vorliegende § 13 Abs. 1 bis 5 ist ergänzend vorgesehen und folgt in vereinfachter Form dem § 15 EBG und dem § 21 Abs. 1 EBG.

Der Begriff der Bediensteten der Eisenbahnunternehmen ist im vorliegenden Gesetz (wie auch der der Eisenbahnbediensteten im EBG) funktionell gemeint und umfasst die vom Eisenbahnunternehmen eingesetzten Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen, ohne dass es auf ein bestimmtes arbeitsrechtliches Vertragsverhältnis ankommt.

Gemäß Abs. 6 sind für alle Verkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen in Österreich Fahrausweise über mindestens einen der Vertriebswege - am Fahrkartenschalter, am Fahrkartenautomat oder in den Zügen - anzubieten. Damit soll verhindert werden, dass z.B. ein Eisenbahnunternehmen Fahrausweise nur am Telefon oder im Internet anbietet und dadurch den Zugang von bestimmten Personengruppen zur Eisenbahnbeförderung erschwert.

Da nicht nur Eisenbahnunternehmen, sondern auch Verkehrsverbände Fahrausweise ausstellen bzw. überprüfen können, soll im Abs. 7 die Anwendung von § 13 Abs. 1 bis 6 auch auf die Verkehrsverbände erstreckt werden.

Zu § 14 (Betreten der Bahnsteige):

Der § 14 geht vom § 22 EBG aus. Sollten Bahnsteigsperrn eingerichtet werden, müssen sie für die Fahrgäste von vornherein klar erkennbar sein. Ob und wie Bahnsteigsperrn eingerichtet werden, das zu regeln verbleibt dem Bahnhöfbetreiber, also im Regelfall dem den Bahnhof verwaltenden Eisenbahnunternehmen.

Zu § 15 (Erhöhter Fahrpreis und sonstige Nebengebühren):

Eisenbahnunternehmen, Bahnhöfbetreiber (sofern es sich nicht ohnedies um ein Eisenbahnunternehmen handeln sollte) und Verkehrsverbände können insbesondere die Einhaltung der Tarifbestimmungen sowie

der Bestimmungen betreffend die Ordnung bzw. die Sicherheit überprüfen und erforderlichenfalls auch sanktionieren. Dabei ist gemäß Abs. 1 auch die Eintreibung von ausständigen Forderungen vorgesehen, wobei im Sinne des Konsumentenschutzes eine außergerichtliche Einbringung von ausständigen Forderungen bevorzugt werden sollte.

Eisenbahnbeförderungsgesetzliche Bestimmungen für das Mahnwesen liegen bisher nicht vor. Mit der Verpflichtung nach Abs. 2, zumindest einmal zu mahnen, und rechtzeitige sowie begründete Einsprüche inhaltlich zu beantworten, soll die Anzahl der unberechtigten Forderungen, die vor allem an ein Inkassobüro oder an ein Rechtsanwaltsbüro weitergeleitet werden, vermindert und damit unnötige zusätzliche Kosten für den Fahrgast verhindert werden.

Gemäß Abs. 3 sollen Fahrgäste, die im Zeitpunkt der Feststellung nachweisbar Inhaber eines gültigen Fahrausweises waren, nicht nur auf die Tarifbestimmungen bzw. auf die Kulanz der Eisenbahnunternehmen angewiesen sein, sondern ein Recht auf eine Reduktion des erhöhten Fahrpreises auf maximal 10% haben.

Bei der Handhabung des Mahnwesens ist gemäß Abs. 4 auf die Rechte und den Schutz von Kindern bzw. Minderjährigen besonders zu achten.

Zu § 16 (Beförderung von Kindern):

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 enthält keine Bestimmung zur unentgeltlichen Beförderung von Kleinkindern bzw. zur ermäßigten Beförderung von Kindern. Eine solche Regelung, wie sie bisher im § 16 Abs. 2 EBG besteht, wird weiterhin für geboten erachtet.

Zu § 17 (Wartegelegenheit):

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sieht keine allgemeine Bestimmung für Bahnhofsbetreiber in Bezug auf Wartegelegenheiten für die Fahrgäste vor. Aus § 58 Abs. 2 Z 2 EISbG folgt, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen den Eisenbahnunternehmen Serviceleistungen wie die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen haben. Ergänzend wird nach dem § 17 des vorliegenden Gesetzes, der inhaltlich dem § 12 EBG nachgebildet ist, verlangt, dass der Bahnhofsbetreiber nach Möglichkeit und entsprechend den örtlichen Gegebenheiten dafür zu sorgen hat, dass den Fahrgästen Warteräume oder sonstige zum Warten geeignete Gelegenheiten zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der Obsorge des Bahnhofsbetreibers könnte dieser auch das Betreiben bestimmter Wartegelegenheiten einem Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen (das zu einer solchen Nebenleistung gemäß § 21 berechtigt wäre).

Zu § 18 (Sitzplätze):

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 enthält keine allgemeine Bestimmung für die Inanspruchnahme bzw. Reservierung von Sitzplätzen. Der vorliegende § 18 folgt im Wesentlichen und in vereinfachter Form dem § 17 EBG, dem § 18 Abs. 1 EBG und dem § 19 Abs. 1 EBG.

Zu § 19 (Verhalten der Fahrgäste):

In Ergänzung zu Artikel 9 Abs. 2 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist im § 19 eine allgemeine Bestimmung über das Verhalten der Fahrgäste vorgesehen, wobei Abs. 1 im Wesentlichen dem § 14 Abs. 1 EBG entspricht. Fahrgäste, gegen die ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen schwerwiegender bzw. wiederholter Verstöße gegen die Ordnung oder Sicherheit im Betrieb oder Verkehr auf der Eisenbahn vorliegt, können nach Abs. 2 befristet oder gegebenenfalls auch dauerhaft von der Beförderung ausgeschlossen werden.

Zu § 20 (Informationspflichten):

Der Abs. 1 sieht eine allgemein und generell gehaltene Pflicht zu adäquaten Informationen vor. Sie richtet sich an die bereits im Art. 29 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufgezählten Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Fahrkartenverkäufer, und zusätzlich auch an die Verkehrsverbände (bezüglich der Eisenbahnverkehrsleistungen).

Der Abs. 2 geht zunächst davon aus, dass nach dem grundsätzlich anwendbaren Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen im Umfang nach der Verordnung zur Verfügung zu stellen haben. Dazu gibt es für den Bereich des Vorort- und Regionalverkehrs im § 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr eine partielle Ausnahme für den Fall, dass die Informationen nicht verfügbar sind. Eine inhaltliche Ausnahme hiezu ist auch im Abs. 2 des § 20 des vorliegenden Gesetzes vorgesehen, wobei allerdings präzisierend auf den Umstand abgestellt werden soll, dass die Informationen in dem Ausmaß zumutbarerweise nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Gemäß Abs. 3 ist die Verpflichtung zur Information bei Störungen wie insbesondere Verspätungen oder Zugausfällen ausgeführt. Es soll eine Verbesserung der Informationen für die Fahrgäste vor allem auch über bereits vor der geplanten Abfahrt des jeweiligen Zuges bekannte Probleme bewirkt werden.

Ähnlich wie im Flugverkehr ist auch eine erhöhte Verpflichtung zur Information über sonstige Informationstechniken wie per SMS oder E-Mail vorgesehen, die zu gebrauchen sein werden, wenn die Kontaktdaten der Fahrgäste z.B. bei personenbezogenen Buchungen vorliegen.

Gemäß Abs. 4 wird auch dem Fahrgast eine seinerseits mitwirkende Verpflichtung auferlegt, nämlich die angebotenen Informationen auch angemessen und rechtzeitig einzuholen.

Die Eisenbahnunternehmen, die Bahnhofsbetreiber und die Verkehrsverbände haben gemäß Abs. 5 die Fahrgäste auch über die eigenen Kontaktdaten bzw. die der unternehmenseigenen Beschwerde(oder Service-)stelle sowie die der Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH zu informieren. Zusätzlich haben sie gemäß Abs. 7 bei der Beschwerdebeantwortung auf die Schlichtungsmöglichkeit hinzuweisen.

Gemäß Abs. 6 haben die Eisenbahnunternehmen und die Verkehrsverbände die Fahrgäste über ihre Rechte und Pflichten, wie insbesondere über etwaige Entschädigungs- und Erstattungsansprüche, Ansprüche auf Hilfeleistungen und Bestimmungen über den erhöhten Fahrpreis bzw. sonstige Nebengebühren, zu informieren.

Zu § 21 (Erbringung von Nebenleistungen):

Nach § 18 Abs. 4 EisbG ist ein Eisenbahnunternehmen allgemein berechtigt, die für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten und zu betreiben sowie alle dazu dienenden Arbeiten selbst vorzunehmen. Im vorliegenden § 21 soll im Besonderen bezüglich der Beförderung verankert werden, dass die hierzu nötigen Nebenleistungen erbracht werden dürfen. Das umfasst etwa auch die Berechtigung eines Eisenbahnunternehmens im Zusammenhang mit der Beförderung Wartegelegenheiten zu betreiben und eine Gepäckaufbewahrung oder Reinigungsdienste durchzuführen.

Zu § 22 (Einrichtung eines Fahrgastbeirates):

Der öffentliche Verkehr erfüllt eine wichtige Funktion für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Regionen. Die möglichst flächendeckende Erreichbarkeit der österreichischen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Leistbarkeit dieses Angebots ist eine politische Zielsetzung, die von allen geteilt wird. Hier geht es um die Gewährleistung vom Grundbedürfnis Mobilität, um Umweltschutz und Klimaschutz. Zur besseren Steuerung des Schienenangebots wurden gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen geschaffen.

Im Zuge der Beratungen des 88. Ministerrates vom 1. Februar 2011 ist die Bundesregierung übereingekommen, dass in Bezug auf die Entwicklung der Qualität der vom Bund im Nahverkehr bestellten Leistungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein Fahrgastbeirat eingerichtet wird. Es wird in Anlehnung an andere beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gesetzlich eingerichteten Beiräte ein Fahrgastbeirat eingerichtet, welcher der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur sachverständigen Beratung in Fragen der Fahrgastrechte im Schienenverkehr dient.

Zu § 23 (Anwendungsbereich):

Während für die internationale Eisenbahnbeförderung eine internationale Rechtsgrundlage sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Gütern im COTIF 1999 vorliegt und es für die Beförderung von Personen darüber hinaus eine grundsätzlich auch die innerstaatlichen Beförderungen erfassende Rechtsgrundlage des Unionsrechtes gibt, fehlt eine derartige unionsrechtliche allgemeine Regelung über die Eisenbahnbeförderung von Gütern. Um für den Bereich der Beförderung von Gütern einen grundsätzlichen Gleichklang des auf internationale und innerstaatliche Beförderungen anwendbaren Eisenbahnbeförderungsrechtes zu erreichen, ist im Abs. 1 des § 23 vorgesehen, die Bestimmungen des Anhangs B (CIM) des COTIF 1999 grundsätzlich zur Anwendung auch auf (entgeltliche) Beförderungen auf Haupt- und Nebenbahnen zu übernehmen, welche nicht unter den Anwendungsbereich des Anhangs B (CIM) des COTIF 1999 fallen. Von dieser Übernahme ausgenommen bleiben die Artikel 5 (Zwingendes Recht) und Artikel 46 (Gerichtsstand), die auch bei der Übernahme der Bestimmungen aus dem Anhang A (CIV) in die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Beförderung von Fahrgästen ausgenommen blieben. Mangels Anwendbarkeit in Österreich ist weiters die Übernahme des Artikels 38 (Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr) aus dem Anhang B (CIM) nicht vorgesehen.

Als innerstaatliche Sonderbestimmungen gegenüber den Regelungen gemäß Anhang B (CIM) des COTIF 1999, die auf Beförderungen gemäß Abs. 1 anzuwenden sind (das sind die nicht unter den Anhang B des

COTIF 1999 fallenden Beförderungen, also im Wesentlichen die bloß innerstaatlichen Beförderungen) sind in den folgenden Absätzen des § 23 vorgesehen:

- Bei Fehlen einer entsprechenden Vereinbarung über die Lieferfrist wird im Interesse der Kunden in Österreich die schon bisher gemäß § 83 Abs. 1 EBG vorgesehene Regelung zur Höchstlieferfrist bei Wagenladungen im Abs. 2 beibehalten.
- Die Verwendung des CIM-Frachtbriefes soll gemäß Abs. 3 insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen auch im innerstaatlichen Verkehr möglich sein. Darüber hinaus kann dabei auch ein anderer Frachtbrief verwendet werden.
- Art. 27 und sonstige Regelungen über den ausführenden Beförderer des Anhangs B (CIM) des COTIF 1999 sollen gemäß Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 4 im innerstaatlichen Verkehr nicht angewendet werden, da sie aus wirtschaftlichen Gründen hierfür nicht benötigt werden.
- Für innerstaatliche Beförderungen sind in den nachfolgenden Paragraphen Sonderregelungen vorgesehen, wie sie im Wesentlichen schon bisher im EBG bestehen, und auf diese Sonderregelungen wird im Abs. 5 des § 23 verwiesen.

Zu § 24 (Verwendung von Fahrzeugen):

Der § 24 entspricht dem § 4 Abs. 6 EBG.

Zu § 25 (Beförderungspflicht):

Der Anhang B (CIM) des COTIF 1999 sieht keine allgemeine Beförderungspflicht im internationalen Eisenbahngüterverkehr mehr vor. Im vorliegenden § 25 wird im Abs. 1 eine Beförderungspflicht nur mit der Maßgabe vorgesehen, dass die Beförderung auf anderen Verkehrsträgern rechtlich nicht zulässig ist und auf der Eisenbahn die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Das Eisenbahnunternehmen kann dabei gemäß Abs. 2 die Beförderungsentgelte nach allgemeinen wirtschaftlichen Regelungen, d.h. auf der Basis eines angemessenen Kostenersatzes und eines branchenüblichen Entgeltes, festlegen.

Zu § 26 (Besondere Beförderungen):

Der § 56 EBG sowie Artikel 5 Anhang B (CIM) des COTIF 1980 sahen die Möglichkeit vor, für besondere Sendungen abweichende Beförderungsbedingungen festzulegen. Der Anhang B (CIM) des COTIF 1999 enthält jedoch keine entsprechende Bestimmung mehr. Die zwingenden Haftungsbestimmungen des Anhangs B (CIM) des COTIF 1999 würden jedoch z.B. bei Schwertransporten zu einem Haftungsrisiko führen, welches für die Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich betrachtet als äußerst riskant einzustufen wäre. Die Möglichkeit der Festlegung von abweichenden Bedingungen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Kunden soll daher insbesondere Großschäden und im Extremfall Insolvenzen von Eisenbahnunternehmen verhindern.

Zu § 27 (Verpackung):

Der Abs. 1 entspricht dem § 60 Abs. 2 EBG und der Abs. 2 entspricht teilweise dem § 60 Abs. 6 EBG.

Zu § 28 (Nachprüfung):

Der § 28 entspricht im Wesentlichen Artikel 11 § 1 Anhang B (CIM) des COTIF 1999 mit der Maßgabe, dass wie bisher nach § 67 Abs. 2 EBG bei Inhaltsprüfungen zwei Zeugen und nicht zwei unabhängige Zeugen ausreichen.

Zu § 29 (Pfandrecht):

Der § 29 entspricht terminologisch angepasst und inhaltlich sinngemäß dem § 112 EBG.

Zu § 30 (Anwendungsbereich):

Der neue Anhang D (CUV) des COTIF 1999 für die Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr enthält die Regelungen über die Verträge der Eisenbahnunternehmen mit ihren Partnern bei der Verwendung von Reisezug- oder Güterwagen.

Gemäß § 30 sollen die Bestimmungen des Anhangs D (CUV) des COTIF 1999, mit Ausnahme von Artikel 11 (Gerichtsstand), in die innerstaatliche Rechtslage zur Verwendung der Wagen übernommen werden, damit grundsätzlich bei der Verwendung von Wagen im internationalen und im innerstaatlichen Bereich eine gleiche gesetzliche Rechtsgrundlage zur Anwendung kommt.

Zu § 31 (Anwendungsbereich):

Der neue Anhang E (CUI) des COTIF 1999 für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Verkehr betrifft die vertragliche Beziehung zwischen dem Infrastrukturbetreiber (Eisenbahn-

infrastrukturunternehmen) und dem befördernden Eisenbahnunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und die diesbezügliche Haftung.

Gemäß § 31 sollen die Bestimmungen des Anhangs E (CUI) des COTIF 1999, mit Ausnahme von Artikel 24 (Gerichtsstand), in die innerstaatliche Rechtslage zur Nutzung der Infrastruktur übernommen werden, sodass sowohl bei der Nutzung der internationalen als auch der innerstaatlichen Infrastruktur im Wesentlichen die gleiche gesetzliche Rechtsgrundlage zur Anwendung kommt.

Zu § 32 (Vollziehung):

Der § 32 ist dem § 117 EBG sowie dem § 3 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nachgebildet.

Zu § 33 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten):

Das vorliegende Bundesgesetz soll gleichzeitig mit der Fahrplanumstellung am 15. Dezember 2012 in Kraft treten. Zwei Ausnahmen sind vorgesehen: Da die Implementierung eines Systems zur Ermöglichung einer allgemeinen elektronischen Abfrage von einer streckenbezogenen durchschnittlichen monatlichen Verspätung von Zügen im Personenverkehr auf der Internetseite der Eisenbahnunternehmen etwa ein Jahr betragen wird, soll § 4 Abs. 4 erst am 1. Juli 2013 in Kraft treten. Zusätzlich ist wegen der notwendigen Implementierung eines Systems zur Ermöglichung einer personenbezogenen Information, wie zum Beispiel per SMS oder E-Mail, vorgesehen, dass § 20 Abs. 3 erst am 1. Juli 2014 in Kraft tritt.

Mit der Erlassung eines neuen EisbBFG soll das bisherige EBG aufgehoben werden. Da in das EisbBFG die Bestimmungen des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr integriert werden sollen, könnte auch dieses gesonderte Bundesgesetz entfallen.

zu Artikel 2 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957)

Zu Z 1 (§ 22a) und Z 2 (§ 22b):

Eine Pflicht der Eisenbahnunternehmen zur Vorlage von Tarifbestimmungen an die Schienen-Control GmbH ist bisher gemäß § 22a EisbG nur bezüglich eines Teilbereiches, nämlich der Entschädigungsbedingungen zu den Fahrgastrechten verlangt. Im § 22a soll nun ausdrücklich klargestellt werden, dass die Tarife auch die (also sämtliche) Beförderungsbedingungen zu enthalten haben, und (als deren Bestandteil) auch die Entschädigungsbedingungen zu den Fahrgastrechten.

Im neuen § 22b ist eine Erweiterung der bisherigen Vorlagepflicht vorgesehen, indem künftig die Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und Nebenbahnen der Schienen-Control GmbH bekanntzugeben sind. Sie sollen einer Gesetzmäßigkeitskontrolle mit allfälliger Unwirksamkeitserklärung durch die Regulierungsbehörde Schienen-Control Kommission gemäß § 78b unterzogen werden. Da sich die Vorgaben von der Gesetzesebene her auf die Bestimmungen über die Beförderungs- und Entschädigungsbedingungen richten, wird sich die regulierungsbehördliche Kontrolle auch darauf zu richten haben. Jene Bestimmungen in den Beförderungsbedingungen, die von der Schienen-Control Kommission für unwirksam erklärt werden sollten und zu ändern sind, sind vom Eisenbahnunternehmen vor ihrer Veröffentlichung in der geänderten Fassung ebenfalls der Schienen-Control GmbH bekanntzugeben. Die Bekanntgabe erfolgt dabei in jenen Modalitäten, die von der Schienen-Control GmbH vorgegeben werden.

Da nicht nur die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen, sondern auch der Verkehrsverbände Bestimmungen mit ähnlichen Inhalten für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen enthalten können, soll die Pflicht zur Vorlage der Beförderungsbedingungen diesbezüglich auch auf die Verkehrsverbände erstreckt werden.

Zu Z 3 (§ 78a):

Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Kunden können bereits nach der geltenden Gesetzeslage Beschwerden über die Beförderung von Fahrgästen, Reisegepäck oder Gütern und die mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder einem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht befriedigend gelöst worden sind, der Schienen-Control GmbH vorlegen. Gemäß Abs. 1 ist eine Adaption der Bestimmung vorgesehen, wonach Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Kunden Beschwerden über die Beförderung von Fahrgästen, Reisegepäck oder Gütern auf Hauptbahnen und Nebenbahnen und die mit einem Eisenbahnunternehmen oder einem Verkehrsverbund, sofern sie im Zusammenhang mit der Erbringung derartiger Eisenbahnverkehrsleistungen stehen, nicht befriedigend gelöst worden sind, der Schienen-Control GmbH vorlegen können. Beförderungen auf Strassenbahnen sind davon weiterhin nicht betroffen.

Redaktionell wird der Inhalt von § 78b Abs. 1 in den § 78a Abs. 4 verschoben und der bisherige § 78a Abs. 4 wird zu § 78a Abs. 5.

Zusätzlich sieht der Abs. 4 vor, dass im Einzelfall die Schienen-Control Kommission bei einer Fahrgastbeschwerde wegen einer Verspätungsschädigung die Empfehlung der Schienen-Control GmbH für verbindlich erklären kann.

Zu Z 4 (§ 78b):

Eine Unwirksamkeitserklärung von Beförderungsbedingungen samt den Entschädigungsbedingungen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und Nebenbahnen ist gemäß Abs. 1 bei Verstößen gegen Vorschriften auf Gesetzesebene, und zwar gegen bundesrechtliche oder gegen unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche bzw. völkerrechtliche Rechtsvorschriften vorgesehen. Dieses Instrument soll zu einer verbesserten Transparenz und einer erhöhten Akzeptanz der Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen bei den Fahrgästen beitragen. Als bundesrechtliche Rechtsvorschriften kommen dabei insbesondere das EibG und das EibBFG sowie gegebenenfalls die §§ 864a und 879 des ABGB oder die §§ 6 und 9 des Konsumentenschutzgesetzes in Frage. Als unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche Rechtsvorschrift ist insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu beachten. Unmittelbar anzuwendende völkerrechtliche Bestimmungen liegen insbesondere in den Anhängen A (CIV), B (CIM), D (CUV) und E (CUI) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999) vor.

Gemäß Abs. 2 soll die Schienen-Control Kommission bei einer Unwirksamkeitserklärung auch den Zeitpunkt festlegen, ab dem Tarifbestimmungen neu zu regeln sind.

Was die Ausgestaltung der Entschädigungsbedingungen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen anlangt wird weiter davon ausgegangen, dass es zulässig ist, einen Grenzwert von einigen Minuten wie etwa drei Minuten oder fünf Minuten für die Maßgeblichkeit von Verspätungen nach der Entschädigungsregelung festzulegen.

Zu Z 5 (§ 167):

Ausgehend von den bisherigen praktischen Erfahrungen erfolgt eine Änderung der Strafbestimmungen.

Die maximale Höhe der Geldstrafen soll deshalb gemäß Abs. 1 von bisher 2 180 Euro auf 7 000 Euro und bei wiederholten Verstößen auf 10 000 Euro festgelegt werden.

Parallel zu den Änderungen in den § 22a und § 22b werden auch die Z 1 und die Z 2 angepasst.

Weiters ist in der Z 3 eine Strafbestimmung vorgesehen, die sich auf die nicht zur Verfügungstellung der für den Entschädigungsanspruch notwendigen Personen- und Fahrausweisdaten gemäß § 4 Abs. 2 EibBFG bezieht.

Darüber hinaus sind auch neue Strafbestimmungen bei einer fehlenden bzw. mangelhaften Mitwirkungs- und Auskunftspflicht gemäß § 78a Abs. 3 und 5 EibG (Z 4) und bei einer Zuwiderhandlung gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission gemäß § 78b EibG (Z 5) vorgesehen.

Zusätzlich soll in Abs. 2 eine neue allgemeine Strafbestimmung für schwerwiegende Verstöße gegen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder andere Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EibBFG festgelegt werden.