



1100 Wien, Clemens-Holzmeister-Straße 6

**An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
z.Hdn. Fr. Mag. Guggenberger**

**Radetzkystraße 2  
1030 Wien**

**ÖBB-Holding AG**

Dr. Katharina Schelberger  
Leiterin Konzernrecht  
und Vorstandssekretariat

Tel. +43/1/93000/44090

Fax +43/1/93000/44091

E-Mail: [katharina.schelberger@oebb.at](mailto:katharina.schelberger@oebb.at)

**per E-Mail:** [sch1@bmvit.gv.at](mailto:sch1@bmvit.gv.at)  
**cc** [schienenbahnen@wko.at](mailto:schienenbahnen@wko.at)  
**cc** [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 02.11.2012

GZ. BMVIT-210.805/0015-IV/SCH1/2012

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz über die  
Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen und das  
Eisenbahngesetz 1957 geändert wird**

Sehr geehrte Frau Mag. Guggenberger,

zu der im Betreff näher bezeichneten Angelegenheit ergeht folgende Stellungnahme des  
ÖBB-Konzerns:

**I. Entwurf eines Bundesgesetzes über die Eisenbahnbeförderung und die  
Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG)**

**Allgemeines**

Gemäß Art 15 § 4 lit b CIM kann der Absender verlangen, dass er selbst oder sein  
Beauftragter die Erfüllung der zoll- oder der sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften  
betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Zollabfertigung  
vorgenommen wird, dies zulassen.

Derzeit enthält § 71 (6) EBG folgende eindeutige Regelung: „Die Zoll- und die sonstigen  
Rechtsvorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt.“ Im  
vorliegenden Entwurf findet sich diese Bestimmung nicht. Aus Sicht der Rail Cargo Austria AG  
ist diese Regelung jedoch **unbedingt beizubehalten**. Nur dadurch kann eine  
Unterwegsverzollung ausgeschlossen werden. Festzuhalten ist, dass eine  
Unterwegsverzollung die Beförderung massiv negativ beeinflusst und letztlich auch zu einer  
Haftung des Beförderers gegenüber Kunden führen kann.

Im derzeit gültigen EBG sind in Teil II, Beförderung von Personen (§ 28), sowie in Teil III, Beförderung von Reisegepäck (§ 39), Regelungen über die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften enthalten. Diese wurden nicht in den vorliegenden Entwurf aufgenommen. Analoge Regelungen finden sich in den Artikeln 10, 14 und 35 CIV. **Es wird daher angeregt, einen entsprechenden Verweis zu berücksichtigen.**

## **1. Teil, 2. Hauptstück**

### **ad § 3:**

Es sollte klargestellt werden, dass die Bestimmungen des 2. Hauptstückes (bzw. zumindest die Bestimmung des § 4) auf eine Beförderung im Fernverkehr nicht anzuwenden sind (ist).

### **ad § 4:**

Die gesetzliche Festschreibung eines Pünktlichkeitsgrades von mindestens 95% ermöglicht keine Berücksichtigung von infrastrukturseitigen Einschränkungen (z.B. Baustellen) oder anderer externer (z.B. witterungsbedingter) Faktoren und bewirkt eine unverhältnismäßige (finanzielle) Mehrbelastung der ÖBB-Personenverkehr AG. Die ÖBB-Personenverkehr AG wäre als Unternehmen, das den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit verpflichtet ist, gezwungen, die zu erwartenden zusätzlichen Kosten wieder zu erwirtschaften. Sie müsste daher im Falle der gesetzlichen Festschreibung eines Pünktlichkeitsgrades von mindestens 95% diese Zusatzkosten ggf. über höhere Tarife auf die Fahrgäste abwälzen bzw. geplante Investitionen für die Kunden (z.B.: neue Sitze, andere Qualitätsmaßnahmen) streichen bzw. stark reduzieren. Die vorgeschlagene Festschreibung des Pünktlichkeitsgrades erscheint daher für Kunden nachteilig und wird daher nicht befürwortet.

Es ist weiters daran zu erinnern, dass das derzeit in Geltung stehende Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (BGBl. I Nr. 25/2010) den Eisenbahnunternehmen gerade kein starres Korsett beim Jahreskarten-Entschädigungsmodell auferlegen wollte: Wie die Gesetzesmaterialien ausführen, „*liegt [es] im Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst, ihre Qualitätsstandards und ihre Qualitätsversprechen (Anm.: worunter der historische Gesetzgeber auch die Vorgabe des Pünktlichkeitsgrads subsumiert) einzuhalten. Die vorgesehene gesetzliche Regelung überlässt ihnen dabei eine gewisse Handlungsfreiheit zur Ausgestaltung (RV 576 der Beilagen XXIV. GP, S 8).*“ Diese bewusst eingeräumte Handlungsfreiheit sollte den Eisenbahnunternehmen nach etwas mehr als zwei Jahren seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (BGBl. I Nr. 25/2010) nicht entzogen werden.

**ad § 5:**

Die vorgeschlagene Bestimmung entspricht inhaltlich zur Gänze Art 17 Abs 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) 1371/2007, der wie folgt lautet:

*„Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt.“*

Es bedarf daher keiner innerstaatlichen Regelung, die dieses gemeinschaftsrechtliche und unmittelbar anwendbare Erfordernis wiederholt. Auf das gemeinschaftsrechtliche „Umsetzungsverbot“ von Verordnungen wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich hingewiesen (EuGH, Rs C-367/09, Rn 32 mwN). **Es wird daher angeregt, § 5 des Entwurfs eines EisbBFG ersatzlos zu streichen.**

**1. Teil, 3. Hauptstück****ad § 9 Abs 1:**

Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbände sollten nicht verpflichtet sein, Zeitfahrkarten „innerhalb deren Geltungsdauer“, d.h. nach dem ersten Geltungstag gänzlich oder teilweise zu erstatten. Eine derartige gesetzliche Verpflichtung lässt außer Acht, dass der Fahrgast bereits vor dem Kauf seiner Zeitfahrkarte entsprechend seinem beabsichtigten Nutzungsverhalten aus einer breiten Produktpalette, und zwar in der Regel zwischen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten (sowohl der Verkehrsverbände als auch der ÖBB-Personenverkehr AG) wählen kann. Welches Zeitfahrkarten-Produkt das beabsichtigte Nutzungsverhalten des Kunden am besten abbildet, soll nach Auffassung der ÖBB-Personenverkehr AG weiterhin eine bewusste – und für beide Parteien des damit zustande gekommenen Beförderungsvertrages rechtsverbindliche – Entscheidung des Kunden bleiben.

Dem Kunden auch nach dem ersten Geltungstag seiner Zeitfahrkarte und damit für einen bereits in das Erfüllungsstadium übergegangenen Beförderungsvertrag einen gesetzlichen Erstattungsanspruch einzuräumen, würde über den „Umweg“ des gesetzlich vorgesehenen Erstattungsanspruchs dazu führen, dass eine Vertragsauflösung ex nunc trotz eines bei entgeltlichen Geschäften nach zivilrechtlichen Grundsätzen an sich unbeachtlichen Motivirrtums möglich wäre. Es ist daher zu befürchten, dass Kunden in Zukunft stets Zeitfahrkarten nachfragen werden, die gegenüber ihrem beabsichtigten Nutzungsverhalten weitaus größere Geltungszeiträume aufweisen (z.B. ist zu befürchten, dass Wochenkarten von Monatskarten verdrängt werden würden), um in Verbindung mit einer Erstattung innerhalb deren Geltungsdauer in den Genuss jener Preisvorteile zu gelangen, die üblicherweise für Zeitfahrkarten-Produkte mit längeren Geltungszeiträumen gewährt werden.

Die Effizienzen, die mit einem Zeitfahrkarten-Produkt mit einer längeren Geltungsdauer verbunden sind und an denen der Kunde über die Preisvorteile angemessen beteiligt werden soll, können jedoch gar nicht realisiert werden, wenn der Kunde berechtigt wäre, seine Zeitfahrkarte nach Ablauf nur eines Bruchteils der vereinbarten Geltungsdauer im Wege der Erstattung zurückzugeben und einen Anspruch auf teilweise Rückerstattung des Fahrpreises zu erheben. Im Gegenteil: Der mit einer Erstattung verbundene administrative Aufwand würde zu zusätzlichen Kosten auf Seiten der Eisenbahnunternehmen und der Verkehrsverbände führen und somit in unzulässiger Weise in das rechtliche und wirtschaftliche Synallagma des in der Zeitfahrkarte verbrieften Beförderungsvertrages eingreifen.

**Es wird daher angeregt, § 9 Abs 1 wie folgt abzuändern:**

*„Das Eisenbahnunternehmen hat bei Fahrausweisen für Einzelfahrten und bei Zeitfahrkarten bis vor dem ersten Geltungstag, bei ~~Zeitfahrkarten und~~ Gruppenfahrausweisen innerhalb deren Geltungsdauer den Fahrpreis ganz oder teilweise zu erstatten, wenn der Fahrausweis nicht oder nur teilweise oder bei Gruppenfahrausweisen von einer geringeren Teilnehmeranzahl ausgenützt worden ist.“*

**ad § 9 Abs 4:**

Die Bearbeitung eines Erstattungsanspruchs ist oftmals mit Rückfragen zur Sachverhaltsklärung und internen Recherchen verbunden. Es sollte daher in § 9 Abs 4 vorgesehen werden, dass die Frist, innerhalb derer eine Erstattungszahlung erfolgt, 3 Monate beträgt.

**ad § 12 Abs 1:**

Der Begriff „Tarife“ wurde bislang weder im EisbG noch im EBG 1988 näher definiert. Herrschendes Verständnis zu den einschlägigen Bestimmungen des § 22 EisbG und des § 6 EBG 1988 ist, dass der Begriff Tarife bereits bislang in einem weiten Sinne zu verstehen ist, der sowohl die Bestimmungen über die Beförderungspreise als auch die Beförderungsbedingungen umfasst (vgl. Catharin, Anm 2 zu § 22 EisbG, in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz<sup>2</sup>, 2011). Dieses Verständnis sollte auch in § 12 Abs 1 Satz 1 berücksichtigt werden, **indem die Bestimmung wie folgt abgeändert wird:**

*„Das Eisenbahnunternehmen hat Fahrpläne und Tarife, welche die Fahrpreise, die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen ~~sowie die Fahrpreise~~ enthalten, zu erstellen und die Fahrpläne und die Tarife auf seine Kosten zu veröffentlichen.“*

**ad § 13:**

Wie den Erläuterung zu § 10 zu entnehmen ist, sollen die Bestimmungen des 2. Abschnittes – und damit auch die Bestimmung des § 13 – dort ansetzen, „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.“*

Wie den Erläuterung zu § 13 zu entnehmen ist, ist § 13 Abs 1 bis 5 ergänzend zu Art 9 Abs 1 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehen, wonach der Reisende vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Beförderungsausweis versehen sein und diesen bei der Prüfung der Beförderungsausweise vorzeigen muss.

Bei genauerer Betrachtung von § 13 Abs 1, Abs 2 und Abs 6 fällt allerdings auf, dass die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zu diesen Bestimmungen bereits einschlägige und z.T. abweichende Regelungen enthält. Zu den Überschneidungen im Detail:

- Wie die Erläuterungen zu § 13 erörtern, muss der Reisende nach Art 9 Abs 1 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Beförderungsausweis versehen sein. Es besteht daher bereits unmittelbar aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens, Fahrgästen Fahrausweise zur Verfügung zu stellen.

**Es wird daher angeregt, § 13 Abs 1 des Entwurfs eines EisbBFG ersatzlos zu streichen.**

- Zum Mindestinhalt des Beförderungsausweises trifft Art 7 Abs 1 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 folgende Regelung:

*„In den Beförderungsausweis sind mindestens einzutragen:*

*a) [...];*

*b) [...];*

*c) jede andere Angabe, die notwendig ist, Abschluss und Inhalt des Beförderungsvertrages zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus diesem Vertrag geltend zu machen.“*

**Daher erscheint auch § 13 Abs 2 des Entwurfs eines EisbBFG obsolet und es wird angeregt, diesen ersatzlos zu streichen.**

- Gemäß § 13 Abs 6 haben „unbeschadet des Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (...) die Eisenbahnunternehmen Fahrausweise mindestens am Fahrkartenschalter, am Fahrkartenautomaten oder in den Zügen anzubieten.“

Verordnungen haben aufgrund ihrer Rechtsnatur und ihrer Funktion im Rechtsquellensystem des Unionsrechts im Allgemeinen unmittelbare Wirkung in den nationalen Rechtsordnungen, ohne dass nationale Durchführungsmaßnahmen erforderlich

wären oder der Unionsgesetzgeber ergänzende Regelungen erlassen müsste (EuGH, Rs C-367/09, Rn 32 mwN).

Zwar kann es vorkommen, dass manche Bestimmungen einer Verordnung zu ihrer Durchführung des Erlasses von Durchführungsmaßnahmen (durch den Gemeinschaftsgesetzgeber oder den nationalen Gesetzgeber) bedürfen, doch ist dies bei der fraglichen Bestimmung augenscheinlich nicht der Fall.

Über welche Vertriebswege Eisenbahnunternehmen Fahrkarten anbieten, ist nach Auffassung der ÖBB-Personenverkehr AG in Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 abschließend geregelt. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist unmittelbar anwendbar, und die Anwendung von Artikel 9 unterliegt gemäß Art 2 Abs 3 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch nicht der Ausnahmebefugnis der Mitgliedstaaten.

Es bedarf daher weder einer ergänzenden innerstaatlichen Regelung, noch wäre eine solche gemeinschaftsrechtlich zulässig.

**Dementsprechend wird angeregt, § 13 Abs 6 ersatzlos zu streichen.**

**ad § 15 Abs 2:**

Es wird darum ersucht, die Bestimmung dahingehend zu ergänzen, **dass der Fahrgast einen Einspruch schriftlich zu erheben hat**, da andernfalls das Eisenbahnunternehmen nicht in die Lage versetzt wird, die vom Fahrgast anzuführende Einspruchsbeurteilung einer inhaltlichen Überprüfung zu unterziehen.

Weiters sollte die Bestimmung dahingehend abgeändert werden, dass sich die Frist zur Erhebung eines Einspruches gegen eine offene Forderung am Fälligkeitszeitpunkt dieser Forderung orientiert, da es für Eisenbahnunternehmen bedeutende Nachteile mit sich brächte, wenn sie nach Eintritt der Fälligkeit der entsprechenden Forderung für die Einleitung von Betreibungsmaßnahmen noch abwarten müssten, ob der Fahrgast zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise einen Einspruch erhebt. **Der ÖBB-Konzern schlägt daher vor, die Frist zur Erhebung eines Einspruchs auf 14 Tage zu verkürzen** (vgl. dazu auch den Ministerialentwurf zum Zahlungsverzugsgesetz und dem dort enthaltenen neuen § 907a Abs 2 ABGB).

**ad § 15 Abs 3:**

Es wird angeregt, die Bestimmung dahingehend abzuändern, dass **ausschließlich bei Nachbringen eines namentlich auf seine Person ausgestellten Fahr-, Ermäßigungs-, Freifahrt- oder sonstigen Ausweises eine Reduktion des erhöhten Fahrpreises auf maximal 10% in Betracht kommt**. Wäre ein Nachbringen eines anderen Fahr-, Ermäßigungs-, Freifahrt- oder sonstigen Ausweises, der nicht namentlich auf die Person des

Fahrgastes bzw. des Beschwerdeführers ausgestellt ist, zulässig, so wäre das Eisenbahnunternehmen einem erheblichen Missbrauchspotential ausgesetzt, da angenommen werden kann, dass der Fahrgast, der im Zeitpunkt der Fahrausweiskontrolle ohne gültigen Fahrausweis angetroffen wurde, versuchen könnte, sich nachträglich einen „passenden“, nicht auf eine bestimmte Person ausgestellten Fahrausweis zu organisieren (z.B. durch Ansprechen anderer Fahrgäste beim Verlassen des Zuges unmittelbar nach der Kontrolle), um in dieser Weise eine Reduzierung der Fahrgeldnachforderung herbeizuführen.

Im Übrigen ist auch in diesem Zusammenhang auf die unmittelbare Wirkung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und damit auch auf die Bestimmung von Anhang I, Artikel 9, Abs 1 lit a hinzuweisen, wonach die Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorsehen können, dass ein Reisender, der keinen gültigen Beförderungsausweis vorzeigt, außer dem Beförderungspreis einen Zuschlag zu zahlen hat. Da die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht vorsieht, dass ein Fahrgast ohne Fahrausweis unter bestimmten Voraussetzungen eine Reduzierung eines bereits erhobenen Zuschlags herbeiführen kann, stellt sich auch bei § 15 Abs 3 des EisbBFG-Entwurfs die Frage nach der Gemeinschaftsrechtskonformität dieser Bestimmung.

**ad § 20 Abs 1:**

Eine entsprechende Informationsverpflichtung besteht für Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer bereits nach Art 8 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. **§ 20 Abs 1 sollte daher dahingehend abgeändert werden, dass als Normadressaten lediglich Bahnhofsbetreiber und Verkehrsverbände vorgesehen werden.**

**ad § 20 Abs 2:**

Aus Gründen der Einheitlichkeit und in Übereinstimmung mit Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 **sollte sich die Ausnahme** nicht an „*Eisenbahnverkehrsunternehmen*“, sondern **an „Eisenbahnunternehmen“ richten.**

**ad § 20 Abs 3:**

Satz 1 der Bestimmung wiederholt im Wesentlichen die bereits nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 Anhang II, Teil I und Teil II bestehende Verpflichtung, bestimmte Reiseinformationen dem Fahrgast vor Fahrtantritt und während der Fahrt zu erteilen. Die Zulässigkeit der Regelung erscheint daher aufgrund des gemeinschaftsrechtlichen „Umsetzungsverbotes“ von Verordnungen unklar.

Die Sätze 2 bis 4 der Bestimmung gehen auf die Form und den bzw. die Informationskanäle ein, die bei der Erteilung von Reiseinformationen zu nutzen sind. Für „*personenbezogene Buchungen wie Reservierungen*“ schlägt der Entwurf eine „*erhöhte Informationsverpflichtung über sonstige Informationstechniken*“ vor, „*sofern die Kontaktdaten dem Eisenbahnunternehmen bekannt sind*“.

Soweit die Sätze 2 bis 4 der Bestimmung Reiseinformationen betreffen, die gemäß Artikel 8 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vor Fahrtantritt zu erteilen sind (dies betrifft „Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen“, vgl Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, Anhang II, Teil I, Abs 7), berücksichtigt der vorliegende Entwurf nicht, dass diese Informationen dem Fahrgast lediglich „auf Anfrage“ zu erteilen sind. Eine allgemeine, von konkreten Anfragen für den beabsichtigten Beförderungsvertrag unabhängige Informationspflicht betreffend „Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen“, ist daher gemeinschaftsrechtlich gar nicht vorgesehen und eine entsprechende innerstaatliche Regelung würde daher der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 widersprechen.

Soweit die Sätze 2 bis 4 der Bestimmung Reiseinformationen betreffen, die gemäß Artikel 8 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 während der Fahrt oder gemäß Artikel 18 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 am Bahnhof zu erteilen sind, geht der Entwurf nach Auffassung der ÖBB-Personenverkehr AG von der unrichtigen Annahme aus, es bedürfe für die Anwendung der Artikel 8 und 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 noch Ergänzungs- oder Durchführungsbestimmungen. Beides ist bei näherer Betrachtung nicht der Fall: Artikel 8 Abs 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bestimmt, dass die Reiseinformationen nach Anhang II, Teil I und Teil II der Verordnung „in der am besten geeigneten Form zu erteilen sind.“ Etwas anderes kann auch nicht für die Reiseinformationen gelten, die die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber im Rahmen der Hilfeleistung nach Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zu erteilen verpflichtet sind. Eine gesetzliche Festschreibung der zu verwendenden Informationskanäle bzw. -techniken hat der Gemeinschaftsgesetzgeber in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bewusst vermieden, was zur Folge hat, dass auch die Mitgliedstaaten in diesem Bereich keine ergänzenden Regelungen erlassen können. Dies gilt insbesondere auch für die vom Entwurf vorgesehene „erhöhte Informationsverpflichtung bei personenbezogenen Buchungen wie Reservierungen“, der es an einer entsprechenden gemeinschaftsrechtlichen Grundlage mangelt.

**Es wird daher angeregt, § 20 Abs 3 ersatzlos zu streichen.**

**ad § 20 Abs 5:**

Dass Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen angemessen über die Kontaktdaten der gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 von den Mitgliedstaaten benannte(n) Stelle(n) zu informieren bzw. zu unterrichten haben, ergibt sich bereits aus Artikel 29 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Anders als der vorliegende Gesetzesentwurf ist eine Information über die Kontaktdaten der benannte(n) Stelle(n) auf den Internetseiten der Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen jedoch in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht vorgesehen. **§ 20 Abs 5 sollte daher entsprechend adaptiert werden.**



**ad § 20 Abs 6:**

Was die Rechte der Fahrgäste nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 betrifft, besteht bereits eine entsprechende Verpflichtung gemäß Artikel 29 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. **Die Bestimmung sollte daher dahingehend adaptiert werden, dass Fahrgäste angemessen über die Rechte und Pflichten „nach diesem Bundesgesetz“ zu informieren sind.**

**1. Teil, 4. Hauptstück****ad § 22:**

Aus der Sicht des ÖBB-Konzerns ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates aus folgenden Gründen zu hinterfragen:

1. Was die Beratung des Beirates im Bereich der Fahrgastrechte betrifft, besteht aufgrund der von der Schienen-Control GmbH jährlich zu erstellenden Tätigkeitsberichte gemäß 78c EisbG und Schlichtungsberichte gemäß § 78a Abs 4 EisbG bereits ein System, welches das Greifen gesetzlicher Fahrgastrechtebestimmungen überwacht. So wird beispielsweise der jährliche Tätigkeitsbericht dem Parlament zur Behandlung vorgelegt und den relevanten Ausschüssen des Nationalrates und des Bundesrates zur weiteren Behandlung zugewiesen.

2. Was die Beratung des Beirates im Bereich der Qualitätskriterien der vom Bund bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen betrifft, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass entsprechende Qualitätskriterien für durch Bundesmittel zu finanzierende Verkehrsdienste bereits in § 31 ÖPNRV-G definiert wurden und insofern die Einrichtung eines Beirates bereits aus diesem Grund entbehrlich erscheint. Sofern angedacht ist, dass sich der Beirat auch jenen Qualitätskriterien widmen soll, die zwischen dem Bund und einem Eisenbahnunternehmen in abgeschlossenen Verkehrsdienstverträgen vertraglich vereinbart wurden, ist zu bedenken, dass derartige Verkehrsdienstverträge regelmäßig zur Gänze oder zumindest zum Teil einer Vertraulichkeitsvereinbarung unterliegen, sodass es auch aus dieser Perspektive fraglich erscheint, ob der Fahrgastbeirat überhaupt zulässigerweise mit konkret vereinbarten Qualitätskriterien befasst werden kann.

**2. Teil****ad § 23 Abs 2:**

Hinsichtlich der Lieferfristen wird angeregt, die im vorliegenden Entwurf angeführte Höchstlieferfrist an Art 16 CIM anzupassen.

**ad § 26:**

Gemäß Art 5 CIM sind die Bestimmungen des Anhanges B des Übereinkommens vom 09.05.1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr zwingend. Im vorliegenden Entwurf

findet sich kein Verweis auf die rechtliche Qualität der Bestimmungen. § 26 EisbBFG ist dispositiv ausgestaltet, was nahelegt, dass das EisbBFG grundsätzlich zwingendes Recht enthält, soweit nicht ausdrücklich anderes festgelegt wird. Eine entsprechende Klarstellung wird angeregt.

## **II. Entwurf der Änderung des Eisenbahngesetzes 1957**

### **ad § 22a:**

Aus Gründen der sprachlichen Klarheit wird angeregt, das Wort „insbesondere“ zu streichen.

### **ad § 22b:**

Um im Falle einer Unwirksamklärung von Beförderungsbedingungen Missverständnissen bei der Anwendung von Satz 2 der Bestimmung vorzubeugen, sollte klargestellt werden, dass jene Beförderungsbedingungen, die die für unwirksam erklärten Beförderungsbedingungen ersetzen, vom Eisenbahnunternehmen der Schienen-Control GmbH bekannt zu geben sind.

Nach Satz 2 der Bestimmung hat die Bekanntgabe jener Bedingungen, die die für unwirksam erklärten Bedingungen ersetzen, „nach den von der Schienen-Control GmbH vorgegebenen Modalitäten zu erfolgen.“ Was mit einer „Bekanntgabe von Beförderungsbedingungen nach den von der Schienen-Control GmbH vorgegebenen Modalitäten“ konkret gemeint ist, erschließt sich weder aus dem Text des Ministerialentwurfs noch aus den Erläuterungen. Den von der Schienen-Control GmbH vorgegebenen Modalitäten dürfte, soweit ersichtlich, jedenfalls Verordnungscharakter zukommen. Die verfassungsrechtlichen Kriterien für die Ermächtigung einer Verwaltungsbehörde zur Erlassung einer Verordnung wären daher jedenfalls zu berücksichtigen.

Davon unabhängig ist nicht zu erwarten, dass die genannte Regelung zur Verfahrensökonomie beiträgt, zumal es die Schienen-Control Kommission selbst in der Hand hat, in einem allfälligen Bescheid gemäß § 78b EisbG mit entsprechenden Auflagen die Modalitäten der Bekanntgabe neuer Entschädigungs- bzw. Beförderungsbestimmungen zu erlassen. Im Zeitpunkt einer behördlichen Unwirksamklärung von Entschädigungsbedingungen ist zudem auch die Strafbestimmung des § 167 Z 1 EisbG anwendbar (vgl. *Catharin*, Anm 3 zu § 78b EisbG, in *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz<sup>2</sup>, 2011), sodass auch unter diesem Gesichtspunkt ein von einer Unwirksamklärung betroffenes Eisenbahnunternehmen ohne unnötigen Aufschub danach trachten wird, die für unwirksam erklärten Entschädigungsbedingungen durch gesetzeskonforme Bestimmungen zu ersetzen. Da insofern keine Regelungslücke ersichtlich ist, **wird angeregt, § 22b Abs 1 letzter Satz ersatzlos zu streichen.**

**ad § 78a Abs 2:**

Die Zuständigkeit der Schienen-Control GmbH als Schlichtungsstelle sollte sich auf behauptete Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder gegen das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz beschränken, zumal bereits die Zuständigkeit der Schienen-Control GmbH gemäß § 78a Abs 1 ausreichend weit gefasst ist, und insbesondere Interessensvertretungen de lege lata weitere Möglichkeiten zur rechtlichen Überprüfung von Beförderungsbedingungen offenstehen (vgl. insb. § 28f KSchG).

**ad § 78a Abs 4:**

Nach Satz 2 der Bestimmung kann *“die Schienen-Control Kommission (...) bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreischädigung bei Verspätungen aussprechen, dass die Empfehlung der Schienen-Control GmbH wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes für verbindlich erklärt wird.“*

Die im Ministerialentwurf vorgeschlagene „Verbindlicherklärung“ von Empfehlungen der Schienen-Control GmbH durch die Schienen-Control Kommission wurde wiederholt von der Schienen-Control GmbH gefordert (vgl. Stellungnahme der Schienen-Control GmbH vom 28.10.2009 (4/SN-98/ME), S 6, und Schlichtungsbericht 2011, S 64).

Bei näherer Betrachtung der „Verbindlicherklärung“ ergeben sich jedoch massive verfassungsrechtliche Bedenken: Bei der Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreischädigung bei Verspätungen handelt es sich um einen Anspruch, der seine rechtliche Grundlage in dem zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Fahrgast abgeschlossenen Beförderungsvertrag hat. Es handelt sich dabei unstrittig um einen zivilrechtlichen Anspruch, der nach dem dem B-VG zugrundeliegenden Prinzip der Gewaltentrennung (vgl. Artikel 94 B-VG) und nach § 1 der Jurisdiktionsnorm von einem ordentlichen Zivilgericht zu entscheiden ist.

Die im Ministerialentwurf vorgeschlagene „Verbindlicherklärung“ von Empfehlungen der Schienen-Control GmbH durch die Schienen-Control Kommission dürfte daher sowohl dem verfassungsrechtlichen Grundprinzip der Gewaltentrennung als auch dem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf den gesetzlichen Richter widersprechen, zumal bei Erlassung des Gesetzes konkurrierende Zuständigkeiten zwischen den ordentlichen Zivilgerichten und der Schienen-Control Kommission entstehen würden.

**ad § 78b:**

Nach Ansicht des ÖBB-Konzerns ist eine Ausweitung der Prüfkompetenz der Schienen-Control Kommission von Entschädigungsbedingungen auf „Beförderungsbedingungen, einschließlich Entschädigungsbedingungen“ weder erforderlich noch sinnvoll. Insbesondere

sollte eine Überfrachtung der Schienen-Control Kommission durch anwachsende Aufgaben vermieden werden, um eine Beeinträchtigung der Qualität der abzuführenden Verwaltungsverfahren und damit auch der Qualität der zu erlassenden Bescheide auszuschließen. Eine solche Beeinträchtigung könnte ua. zu zusätzlichem Aufwand bei den betroffenen Eisenbahnunternehmen führen. **Daher wird angeregt, die Prüfkompetenz der Schienen-Control Kommission weiterhin auf Entschädigungsbedingungen zu beschränken.**

Weiters ist auch in diesem Zusammenhang zu bemerken, dass die einer Verwaltungsbehörde gesetzlich eingeräumte Befugnis zur Unwirksamerklärung von privatrechtlich vereinbarten Beförderungs- bzw. Entschädigungsbedingungen aus verfassungsrechtlicher Perspektive auf erhebliche Bedenken stößt, zumal der Gesetzgeber für ein und denselben rechtserheblichen Sachverhalt sowohl die Zuständigkeit ordentlicher Zivilgerichte (vgl. insbesondere § 28 KSchG) als auch die Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde vorsieht. Betroffene Eisenbahnunternehmen könnten somit in ihrem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf den gesetzlichen Richter verletzt sein. **Der ÖBB-Konzern regt an, die Prüfkompetenz unter dem Blickwinkel der Verfassungskonformität grundlegend unter Berücksichtigung gesetzgeberischer Lösungen in anderen Regulierungsbereichen (vgl. dazu insb § 25 TKG) zu überarbeiten.**

Auch was den Prüfungsmaßstab betrifft, ist § 78b Abs 1 nach Ansicht des **ÖBB-Konzerns zu weit gefasst, da dies unweigerlich zu einer allgemeinen Rechtsunsicherheit bei der Anwendung von Beförderungs- bzw. Entschädigungsbedingungen führt.** Dieser Rechtsunsicherheit sollten Eisenbahnunternehmen, die aufgrund ihrer Eigenschaft als Betreiber von Massenbeförderungsmitteln auch stabile rechtliche Rahmenbedingungen für den Abschluss entsprechender Massenverträge mit ihren Fahrgästen benötigen, jedoch nicht ausgesetzt sein. **Auch hier regt der ÖBB-Konzern daher an, dass sich der relevante Prüfungsmaßstab an anderen regulierten Bereichen (vgl. dazu insb § 25 Abs 6 TKG) orientieren und daher lediglich die Bestimmungen der Verordnung (EG) 1371/2007, die Bestimmungen des zu erlassenden EisbBFG sowie einschlägige konsumentenschutzrechtliche Bestimmungen umfassen sollte.**

#### **ad § 167 Abs 1:**

Wie den Erläuterungen zu entnehmen ist, schlägt der Ministerialentwurf „*ausgehend von den bisherigen praktischen Erfahrungen*“ eine Änderung der Strafbestimmungen vor. Wesentliches Element der vorgeschlagenen Änderung ist eine Erhöhung des Strafrahmens von bislang 2.180 Euro auf 7.000 Euro und bei wiederholten Verstößen auf 10.000 Euro. Welcher Natur die bisherigen praktischen Erfahrungen waren, verschweigt der Entwurf bedauerlicherweise. Dem ÖBB-Konzern sind jedenfalls keine Fälle bekannt, in denen seit Inkrafttreten von § 167 EisbG am 23.4.2010 gegen ein Geschäftsführungsorgan oder einen verantwortlich Beauftragten iS § 9 VStG eines Eisenbahnunternehmens eine Verwaltungsstrafe nach dieser

Bestimmung verhängt bzw. ein entsprechendes Verwaltungsstrafverfahren überhaupt eingeleitet wurde. Insofern kann die aktuell in Geltung stehende Strafbestimmung als wirksam, verhältnismäßig und abschreckend iS von Art 32 der Verordnung (EG) 1371/2007 eingestuft werden. Eine Erhöhung des Strafrahmens wird daher nicht befürwortet.

Die vorgeschlagene Erhöhung des Strafrahmens um mehr als das Doppelte ist zudem rechtspolitisch äußerst bedenklich, da der Strafrahmen vollkommen außer Verhältnis zu jenen Rechtsgütern steht, die die einzuhaltenden Bestimmungen schützen wollen (zumeist Vermögen und Information der Fahrgäste). Auch würde sich ein Strafrahmen von bis zu 7.000 Euro und bei wiederholten Verstößen von bis zu 10.000 Euro keineswegs harmonisch in die übrigen Strafbestimmungen des EisbG einfügen (vgl. nur § 163 EisbG, der sicherheitsrelevante Verstöße wie z.B. mangelnde Konzession, Verkehrsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung, die regelmäßig zumindest eine abstrakte Gefahr für Leib und Leben von Fahrgästen und Anrainer darstellen, regelt), sondern auch aus dieser Perspektive als überschießend zu werten sein. **Es wird daher angeregt, den derzeitigen Strafrahmen beizubehalten.**

**ad § 167 Abs 2:**

Verwaltungsstrafrechtliche Normen müssen dem verfassungsrechtlichen Klarheitsgebot entsprechen, d.h. nur ein hinreichend klar und bestimmt formuliertes Gesetz darf einen Straftatbestand bilden und eine Strafe androhen. Der Normadressat soll vorhersehen können, welches Verhalten verboten und mit Strafe oder Geldbuße bedroht ist, und sein Verhalten danach ausrichten können. Die fragliche Bestimmung erscheint diesem Klarheitsgebot nicht zu entsprechen, da für die Normadressaten nicht klar ist, was genau mit einem „**schwerwiegenden Verstoß**“ gegen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ bzw. einem „**schwerwiegenden Verstoß**“ gegen Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EisbBFG“ gemeint ist. **Es wird daher um Streichung oder – alternativ – um eine umfassende Überarbeitung der Bestimmung unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Klarheitsgebots ersucht.**

Es wird höflich um Berücksichtigung dieser Stellungnahme ersucht.

Mit freundlichen Grüßen  
Für die ÖBB-Holding AG

Dr. Katharina Schelberger e.h.