

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNGAbteilung 1 (Kompetenzzentrum Landesamtsdirektion)
Verfassungsdienst

Datum:	6. November 2012
Zahl:	01-VD-BG-7637/7-2012

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Betreff:

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

Auskünfte:	Dr. Primosch
Telefon:	050 536 – 10801
Fax:	050 536 – 10800
e-mail:	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH1

Per E-Mail: sch1@bmvit.gv.at

Zu dem mit do. Note vom 8. Oktober 2012, ZI. BMVIT-210.805/0015-IV/SCH1/2012, übermittelten Gesetzesentwurf wird wie folgt Stellung genommen:

Allgemeines:

Zwar wird grundsätzlich begrüßt, dass bestimmte Fahrgastrechte gesetzlich verankert und Anreize zu Erzielung von Pünktlichkeit geschaffen werden, jedoch begegnet der vorliegende Gesetzesentwurf jedenfalls insofern gravierenden inhaltlichen Bedenken, als auch die VKG-Verkehrsverbund Kärnten GmbH (die zu 100% im Eigentum des Landes Kärnten steht) als Organisationsgesellschaft des Verkehrsverbundes Kärnten – so wie andere Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften – dem Regime eines äußerst komplizierten und aufwändigen Entschädigungsverfahrens und darüber hinaus der Aufsicht der Schienen-Control-GmbH bzw. Schienen-Control-Kommission unterworfen werden soll.

Bemerkt wird, dass schon das geltende Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010, vom Standpunkt der Praxis beanstandet wird, weil nach den Regelungen über Fahrpreisschädigungen für Fahrgäste mit Jahreskarten ein „aktives“ Tätigwerden des Eisenbahnverkehrsunternehmens gefordert wird (d.h. das Entschädigungsverfahren ist ohne Zutun der betroffenen Fahrgäste einzuleiten), was einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand nach

sich zieht. Aus praktischer Sicht müsste daher bereits der gesetzliche Status quo dahingehend novelliert werden, dass bloß ein „passives (d.h. durch den betroffenen Fahrgast ausgelöstes) Entschädigungsverfahren normiert wird.

Zu Art. 1 (EisBFG):

Zu § 4:

Das in § 4 vorgesehene pauschalierte Entschädigungssystem mag zwar eine kundenfreundliche Tendenz verfolgen, erscheint jedoch insgesamt überschießend. Intendiert ist offenbar, jedem Besitzer einer Jahreskarte eine Entschädigung unabhängig davon zu leisten, ob dem Fahrgast tatsächlich Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren sind oder ob die Weiterfahrt nicht mit einem anderen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs möglich gewesen wäre. Darüber hinaus wird für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein verwaltungsintensiver Weg gewählt. Vorgeschlagen wird daher, Fahrpreischädigungen nur auf Antrag des betroffenen Kartenbesitzers mit Hilfe eines vorgefertigten Formulars zu gewähren.

Zu § 9 Abs. 6:

Eine Verpflichtung zum Schadenersatz setzt grundsätzlich voraus, dass die Ersatzpflicht mit dem schadensursächlichen Ereignis in einem Konnex steht. Dieser Konnex liegt vor, wenn der Schaden vom potenziell Ersatzpflichtigen oder einer Person bzw. Sache, die seiner Sphäre angehört, verursacht worden ist. Für Entschädigungen soll daher ausschließlich jenes Verkehrsunternehmen aufkommen, dem die Verspätung zuzuschreiben ist. Eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (wie in Kärnten die VKG-Verkehrsverbund Kärnten GmbH) ist jedoch selbst nicht Leistungserbringer, sondern Besteller von Verkehrsdienstleistungen. Daher erscheint die Einbeziehung dieser Gesellschaften in die Erstattungsregelung sachlich nicht gerechtfertigt.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass aufgrund bestehender Verkehrsdiensverträge zwischen der VKG-Verkehrsverbund Kärnten GmbH und Verkehrsunternehmen die Erlöse aus dem Verkauf der Fahrkarten allein den Verkehrsunternehmen zukommen. Aus diesem Grund haftet auch das betreffende Verkehrsunternehmen allein für allfällige Entschädigungszahlungen an den Fahrgast, weshalb nicht die VKG für allfällige Ersatzleistungen herangezogen werden kann. Damit unterscheidet sich die VKG auch von Verkehrsverbänden anderer Bundesländer, welche unmittelbar Fahrgelderlöse einnehmen.

Zu Art. 2 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):Zu den §§ 22b, 78a und 78b:

Nach dem Entwurf soll die VKG-Verkehrsverbund Kärnten GmbH als 100%-ige Gesellschaft des Landes Kärnten im Teilbereich „Eisenbahnleistung“ der regulierungsbehördlichen Aufsicht einschließlich der damit verbundenen Befugnisse einer im Eigentum des Bundes stehenden Gesellschaft, der Schienen-Control GmbH, bzw. der Schienen-Control Kommission unterstellt werden. Dem kann schon deshalb nicht zugestimmt werden, weil die VKG – im Unterschied zu anderen Verkehrsverbänden – eine andere Organisations- und Vertragsstruktur aufweist (siehe insbesondere die Ausführungen oben zu Art. 1, § 9 Abs. 6). Als Vermittler von Leistungen und als Ansprechpartner für Fahrgastanliegen und -ansprüche treten allein die Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärntner Linien auf. Die im Entwurf zur Änderung des Eisenbahngesetzes definierten Pflichten und Anordnungsbefugnisse dürften daher nur Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst, nicht jedoch die VKG als solche, betreffen.

Sowohl kompetenzrechtlich als auch vom Standpunkt des (auch den Gesetzgeber bindenden) allgemeinen Sachlichkeitsgebotes erscheint es mithin verfassungsrechtlich bedenklich, die VKG-Verkehrsverbund Kärnten GmbH als Nicht-Eisenbahnunternehmen demselben Regelungsregime und derselben Aufsicht zu unterstellen, wie sie für Eisenbahnunternehmen vorgesehen sind.

Während sich der geltende § 22 Abs. 1 erster Satz des Eisenbahngesetzes 1957 an Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, als Normadressaten richtet, sieht der vorliegende Entwurf keine Änderung dieser Bestimmung vor. Auch in diesem Licht wäre es daher inkonsequent, dass nach § 22b Abs. 1 und 2 die bezug habenden Pflichten auf Verkehrsverbände bezüglich ihrer Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen anwendbar sein sollten.

Gegen die Einbeziehung der VKG-Verkehrsverbund Kärnten GmbH in den Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes 1957 spricht ferner der Umstand, dass Eisenbahnunternehmen für ihre Tätigkeit einer Konzession, Eisenbahnverkehrsunternehmen einer Verkehrskonzession bedürfen. Verkehrsverbände hingegen sind allerdings keine Eisenbahnunternehmen bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen. (Auch das geltende Eisenbahnbeförderungsgesetz – EBG, BGBl Nr. 180/1988, sieht als Adressaten die „Eisenbahn“, also ein Eisenbahnunternehmen, vor.) Eine Übertragung von Pflichten aus dem Eisenbahngesetz oder

anderen eisenbahngesetzlichen Vorschriften an die Verkehrsverbände und deren Unterstellung unter die Eisenbahnaufsicht erscheint nicht zuletzt aus diesem Grund verfehlt.

Die Übertragung von Pflichten des Eisenbahnunternehmens aus dem Eisenbahnrecht an Dritte sollte allenfalls dem Zivilrecht überlassen bleiben. Auf Grund der besonderen Konstruktion der VKG in Kärnten, die lediglich als Vermittler von Beförderungsleistungen auftritt, und nicht die Erlöse aus der Beförderung bezieht, erscheint im Übrigen nicht einmal eine privatrechtliche Überbindung gangbar.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Primosch



Unterzeichner	Land Kärnten
Datum/Zeit-UTC	2012-11-06T13:14:04Z
Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.ktn.gv.at/amtssignatur	
Der Ausdruck dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle auf seine Echtheit geprüft werden. Die erledigende Stelle ist während der Amtsstunden unter ihrer Adresse bzw. Telefonnummer erreichbar.	