

**Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände (IGV)**

Geschäftsstelle: Verkehrsverbund Ost-Region (VÖR) GmbH,  
Europaplatz 3/2, 1150 Wien, Postanschrift: 1150 Wien, Postfach 54  
Tel. (01) 955 55-1111, Fax (01) 955 55-1122, E-mail: [igv@vor.at](mailto:igv@vor.at)

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung IV/SCH1  
Postfach 201  
1000 Wien  
Per Email: [sch1@bmvit.gv.at](mailto:sch1@bmvit.gv.at)

Wien, 05. November 2012

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum oben genannten geplanten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen wird und zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 wird von Seiten der Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände (Im Folgenden: IGV) folgende Stellungnahme abgegeben:

Vor einer detaillierten inhaltlichen Betrachtung möchten wir festhalten, dass die IGV die geplante Neuregelung im Sinne eines praktikableren und für die Anwender besser verständlichen Regelwerks begrüßt. Die IGV steht darüber hinaus grundsätzlich allen Maßnahmen positiv gegenüber, die auf eine Verbesserung der Fahrgastrechte im Allgemeinen und der transparenten Fahrgastinformation im Speziellen abzielen.

**1. Entwurf zum Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen wird**

**Grundsätzliches:**

**Begriffe „Verkehrsverbände“ – „Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft“ (VVOG)**

Gemäß § 4 ÖPNRV-G sind die Verkehrsverbände Kooperationsformen der Verkehrsunternehmen (So lautet § 4 ÖPNRV-G: „Verkehrsverbände sind Kooperationsformen von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebotes des öffentlichen Personennah-

und Regionalverkehrs im Interesse der Sicherstellung der Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund eines Gemeinschaftstarifes. Zur Erreichung dieser Zielsetzungen ist die Zusammenarbeit mit einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des § 17 erforderlich.“).

Diese Verbünde haben aber keine eigene Rechtsperson. Gemäß § 17 (1) ÖPNRV-G gibt es in jedem Verbundraum eine so genannte Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (So lautet § 17 (1) ÖPNRV-G: „Zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbänden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten.“).

Im Entwurf ist bei vielen Verweisen auf Pflichten der „Verkehrsverbünde“ nicht klar, ob damit die einzelnen Verkehrsunternehmen oder die jeweilige Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gemeint ist. Hier ist eine Klarstellung des Gesetzgebers unbedingt notwendig.

**Deshalb gehen wir in weiterer Folge davon aus, dass unter den Begriffen „Verkehrsverbund“ bzw. „Verkehrsverbünde“ überwiegend die „Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft(en)“ gemeint sind.**

### **Zu § 3**

Nach den derzeitigen Bestimmungen finden die Fahrgastrechte nur auf Haupt- oder vernetzte Nebenbahnen Anwendung. Nach dem Gesetzesentwurf ist nun die Gültigkeit auch auf nicht vernetzte Nebenbahnen erweitert worden. Dieser Umstand hat zur Folge, dass mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen unter die gesetzlichen Regelungen fallen würden und die Jahreskarten verwaltenden Stellen und/oder „Verkehrsverbünde“ mit hohen Verwaltungskosten für die Bereitstellung der Personen- und Fahrausweisdaten belastet werden. Hier wird auf § 4 Abs. (2) verwiesen.

### **Zu § 4 Abs. (1)**

Gemäß § 4 Abs. (1) ist vorgesehen, dass Fahrgäste einen Entschädigungsanspruch haben, wenn diese über eine Jahreskarte verfügen, und ihnen während deren Geltungsdauer wiederholt Zugverspätungen oder Zugausfälle wiederfahren.

Die „Verkehrsverbünde“ gehen hier weiterhin davon aus, dass ein eventueller Entschädigungsanspruch nur dann besteht, wenn die Geltungsdauer der Jahreskarte voll ausgeschöpft wurde (also 12 Monate) bzw. keine Stornierung der Jahreskarte erfolgt ist.

**Zu § 4 Abs. (1) Z 3**

Gemäß § 4 Abs. (1) Z 3 kann eine Entschädigung in Form von Gutscheinen oder in bar, auf Wunsch des Fahrgastes muss sie in Form eines Geldbetrages erfolgen.

Die „Verkehrsverbände“ gehen hier davon aus, dass in den Tarifbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen geregelt werden darf, wie der Geldbetrag (in bar oder mittels Banküberweisung) ausbezahlt wird.

**Zu § 4 Abs. (2)**

Diese Bestimmung verpflichtet die Jahreskarten verwaltenden Stellen und/oder die „Verkehrsverbände“ dazu, dass sie für die Ermittlung der Entschädigungsbeträge den Eisenbahnverkehrsunternehmen (unter Berücksichtigung des Datenschutzgesetzes) die für den Entschädigungsanspruch notwendigen Personen- und Fahrausweisdaten unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Festzuhalten ist, dass die laufende Bereitstellung von Fahrgastdaten bei der Jahreskartenentschädigung und die Wartung der Schnittstellen zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Jahreskarten ausgebenden Stellen und/oder die „Verkehrsverbände“ einen nicht unerheblichen Aufwand bedeuten, welcher angemessen abgegolten werden muss. Eine entsprechende Regelung im Gesetz ist daher unumgänglich, da es keinesfalls gerechtfertigt ist, dass diese die Kosten übernehmen, vor allem da die Entschädigungspflicht die Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft.

Welters wird davon ausgegangen, dass die Fahrgäste von den Jahreskarten verwaltenden Stellen bzw. den „Verkehrsverbänden“ vorab gefragt werden müssen, ob ihre Daten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergegeben werden dürfen. Wird eine derartige Zustimmung von einem Fahrgast nicht erteilt und werden die Daten nicht an das Eisenbahnverkehrsunternehmen übermittelt, stellt sich die Frage, ob es dadurch zu einem Verstoß gegen § 4 Abs. (2) kommt, der zudem eine mit einer Geldstrafe belegte Verwaltungsübertretung gemäß § 167 Abs. (1) Eisenbahngesetz 1957 darstellt.

**Zu § 5**

In § 5 sind Entschädigungen für Fahrgäste vorgesehen, welche eine „andere Zeitfahrkarte“ (also keine Jahreskarte) besitzen. Eine Definition des Begriffes „Zeitfahrkarte“ fehlt aber nicht nur im gegenständlichen Gesetzesvorschlag, sondern generell (z. B.: „Fahrkarte mit einem Gültigkeitszeitraum zur dauerhaften Nutzung der angeführten Relation für zumindest sieben zusammenhängende Tage“).

Daneben sollte explizit angeführt werden, dass Fahrausweise zur unentgeltlichen Beförderung von Schülern und Lehrlingen, welche aus den Zahlungen des Familienlastenausgleichsfonds voraus im Rahmen der Schüler und Lehrlingsfreifahrt finanziert werden, von der Fahrpreisentuschädigung ausgeschlossen sind.

**Übertragbare Jahreskarten**

In den Verkehrsverbänden werden von den Jahreskarten verwaltenden Stellen und/oder „Verkehrsverbänden“ auch übertragbare Jahreskarten angeboten. Meistens geben die KundInnen ihre Personendaten bekannt. Dies ist aber für den Erwerb der Karte nicht in allen „Verkehrsverbänden“ unbedingt erforderlich. Für das Entschädigungsverfahren stehen die Personendaten also nur bedingt zur Verfügung.

**Zu § 8 Abs. (2)**

Dem Satzbau dieser Bestimmung folgend würde es bedeuten, dass im Falle einer Verspätung oder eines Anschlussversäumnisses der Fahrausweis zwingend für die erste Wagenklasse gültig zu schreiben ist, da sich die in § 8 Abs. (2) eingeschobene Wortfolge „soweit erforderlich“ nur auf die vorgesehene Verlängerung der Gültigkeitsdauer bezieht. Es ist keine sachliche Rechtfertigung dafür ersichtlich, dass ein Gültig schreiben des Fahrausweises für die erste Wagenklasse erfolgen soll; eine derartige kundendienstliche Entscheidung ist vielmehr dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu überlassen.

**Zu § 9 Abs. (6)**

In § 9 Abs. (6) ist vorgesehen, dass die „Verkehrsverbände“ in die Erstattung einbezogen werden sollen („Diese Bestimmungen zur Erstattung gelten auch für die Verkehrsverbände bezüglich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen.“).

Da jedoch die (Eisenbahn)Verkehrsunternehmen selbst jene Rechtsperson sind, mit welcher der Fahrgast den Beförderungsvertrag abschließt, geht der Bezug auf die „Verkehrsverbände“ ins Leere und sollte daher gestrichen werden.

**Zu § 12 Abs. (2)**

Die vorgeschlagene Regelung überlässt es gänzlich dem Ermessen des Eisenbahnverkehrsunternehmens, wann Fahrplan- bzw. Tarifänderungen veröffentlicht (und damit erst anwendbar) werden. Sinnvoll wäre die Vorgabe von Fristen, wie rechtzeitig und in welcher Form diese Änderungen bekanntzumachen sind. Mit einer entsprechenden Regelung sollte verhindert werden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen auftretende Verspätungen kurzfristig als Fahrplanänderungen deklarieren können und somit die Fahrgastrechte aushebeln.

**Zu § 13 Abs. (2) und (7)**

Die Pflichten der Absätze (1) bis (6) in § 13 werden explizit auch den „Verkehrsverbänden“ und ihren Bediensteten (hier sind wohl sicher jene der Verkehrsunternehmen gemeint) bezüglich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auferlegt. Laut Erläuterungen folgt dies daraus, dass nicht nur Eisenbahnunternehmen, sondern auch „Verkehrsverbände“ Fahrausweise ausstellen bzw. überprüfen können. Grundsätzlich ist hier darauf hinzuweisen, dass kein „Verkehrsverbund“ in Österreich selbst Eisenbahnverkehrsleistungen operativ erbringt. Daher erscheint es als verfehlt, diese Pflichten 1:1 auf die „Verkehrsverbände“ zu übertragen. Würden die „Verkehrsverbände“ Eisenbahnverkehrsleistungen eigenständig erbringen, müssten diese den rechtlichen Status eines Eisenbahnverkehrsunternehmens erlangen, weshalb die Erwähnung der „Verkehrsverbände“ in diesem Zusammenhang so nicht als zweckmäßig angesehen wird.

Bei den erforderlichen Angaben auf dem Fahrausweis gem. § 13 Abs. (2) sollte explizit angeführt werden, dass die räumlichen Angaben zur Gültigkeit des Fahrausweises nicht in der Form des Fahrtantrittsbahnhofes und des Bestimmungsbahnhofes erfolgen muss. In einigen „Verkehrsverbänden“ können beispielsweise nur Zonen aufgedruckt werden. Innerhalb dieser Zonen kann es aber mehrere Fahrtantrittsbahnhöfe geben, wodurch es nicht möglich ist, einen einzigen Fahrtantrittsbahnhof auf dem Fahrausweis anzugeben. Daher sollte in § 13 Abs. (2) eine andere Möglichkeit der räumlichen Angaben zur (räumlichen) Gültigkeit der Fahrausweise aufgenommen werden, damit eine solche Abweichung nicht, wie in § 13 Abs. (2) letzter Halbsatz angeführt, nachträglich als Ausnahme - „begründete Fälle“ - argumentiert werden muss.

**Zu § 14**

Gemäß § 14 wäre es sinnvoll, die in den Erläuterungen zu § 14 enthaltenen Klarstellungen in den Gesetzestext aufzunehmen. In diesem Zusammenhang wäre eine klare gesetzliche Definition des Begriffes „Bahnhofsbetreiber“ wünschenswert, da es hier in der Praxis verschiedene Konstellationen geben kann (Integriertes Unternehmen oder Trennung von EIU und EVU).

**Zu § 15 Abs. (1)**

Im Hinblick auf die zuvor angesprochene Tatsache, dass betreiberseitig unterschiedliche Konstellationen vorliegen können (Integration oder Trennung von Infrastruktur und Betrieb), erscheint die vorliegende Textierung zu undifferenziert. Verstöße gegen die „Hausordnung“ eines Bahnhofsbetreibers können z.B. nur von diesem, nicht aber vom Beförderer geltend gemacht werden (ausgenommen es liegt ein Integriertes Unternehmen vor, bei dem der Beförderer und der Bereitsteller der Infrastruktur eine Einheit bilden). Die derzeitige Fassung gibt dies unseres Erachtens nicht deutlich genug wieder und sollte daher dahingehend noch modifiziert werden.

**Zu § 20 Abs. (1) und Abs. (6)**

Hier ist darauf hinzuweisen, dass die „Verkehrsverbünde“ zur Erfüllung dieser Verpflichtungen darauf angewiesen sind, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihnen die entsprechenden Informationen, wie z.B. Fahrplaninformationen rechtzeitig übermitteln. Diese seitens der „Verkehrsverbünde“ unumgängliche Voraussetzung für die Einhaltung des § 20 Abs. (1) muss von der in Abs. (1) enthaltenen Einschränkung „sofern möglich“ jedenfalls abgedeckt sein. Zur Erfüllung der Informationspflicht müssten die Eisenbahnverkehrsunternehmen weiters rechtlich verpflichtet werden, den „Verkehrsverbänden“ Fahrplaninformationen in Sollzeit und – wenn vorhanden – auch in Echtzeit zu übermitteln.

Hinsichtlich § 20 Abs. (6) gehen die „Verkehrsverbünde“ davon aus, dass es ausreichend ist bezüglich der Rechte und Pflichten der Fahrgäste, die grundsätzlich in den Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt sind, in geeigneter Form auf diese hinzuweisen.

**Zu § 22**

Im Hinblick darauf, dass die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen zunehmend auch durch die Länder bzw. durch die „Verkehrsverbünde“ mittels entsprechender Verkehrsdiensverträge erfolgt, würde es die IGV als sachlich gerechtfertigt und auch geboten erachten, dass der geplante Fahrgastbeirat um zumindest einen gemeinsamen Ländervertreter sowie um einen gemeinsamen Vertreter der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ergänzt wird.

**2. Entwurf zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957****Zu § 22 lit. b Abs. (1) und Abs. (2)**

Gemäß § 22 lit. b Abs. (2) sollen nun auch die „Verkehrsverbünde“ zur Vorlage Ihrer Tarife gemäß § 22 lit b Abs. (1) für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen verpflichtet werden.

Die „Verkehrsverbünde“ sollen gemäß dieser Bestimmung Ihre Tarife vor der Veröffentlichung der Schienen-Control GmbH bekannt geben. Die Schienen-Control Kommission kann hingegen gemäß § 78 lit. b von Amts wegen Beförderungsbedingungen für unwirksam erklären und gleichzeitig aussprechen, ab welchem Zeitpunkt welche Bestimmungen neu zu regeln sind. Die für unwirksam erklärten Bestimmungen müssen wiederum vor der Veröffentlichung in der geänderten Fassung der Schienen-Control GmbH bekannt gegeben werden.

Diese Erweiterung der bisherigen Vorlagepflicht und deren Ausdehnung auf die „Verkehrsverbünde“ führen zu einem zusätzlichen Aufwand bei den „Verkehrsverbänden“.

Vorab wird festgehalten, dass die Tarifbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen in den meisten „Verkehrsverbänden“ sowohl für die Verkehrsleistungen im KraftfahrInnenverkehr als auch für die Verkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr Gültigkeit haben. Somit wären von den „Verkehrsverbänden“ neben der Vorlagepflicht bei der Schienen-Control GmbH gemäß § 22 der Novelle auch die Regelungen gemäß § 32 KfG einzuhalten. Dies würde unweigerlich zu zwei langwierigen Prüf- bzw. – auf KraftfahrInnenebene – Genehmigungsverfahren führen; weiters könnte es zu gegensätzlichen Entscheidungen der beiden Aufsichtsbehörden kommen.

Unklar ist, ob auch Tarifbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen der „Verkehrsverbünde“, die hinsichtlich der Eisenbahnverkehrsleistungen einen Verweis auf die Beförde-

rungs- und Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten, der Schienen-Control-GmbH vorab bekanntgegeben werden müssen.

Abgesehen davon ist eine Vorgabe binnen welcher Frist die Schienen-Control Kommission allfällige Einwände gegen die vorgelegten Bestimmungen vorbringen muss sinnvoll, um die vorgeschriebene ordnungsgemäße Veröffentlichung zu gewährleisten.

Jedoch wird insbesondere aufgrund der oben vorgebrachten Gründe und der bisher gut funktionierenden Praxis eine Vorlage der Tarifbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen der „Verkehrsverbände“ an die Schienen-Control GmbH jedenfalls als nicht zweckmäßig erachtet und eine diesbezügliche Streichung der gegenständlichen Bestimmungen als unumgänglich angesehen.

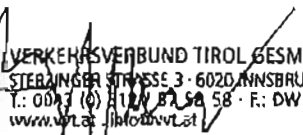
Vor diesem Hintergrund ersuchen wir Sie die Stellungnahme der IGV und die darin angeführten Punkte im neuen EisbBFG sowie in der Novelle zum Eisenbahngesetz 1957 zu berücksichtigen und stehen jederzeit gerne zur gemeinsamen Lösungsfindung zur Verfügung.

Verkehrsverbund  
Ost-Region (VOR)  
Gesellschaft m.b.H.  
Europaplatz 3/2  
Postfach 54, 1130 Wien

  
Mag. Wolfgang Schroll  
Vorstand

Mit freundlichen Grüßen

  
VERKEHRSVERBUND TIROL GESMBH  
STERNINGER STRASSE 3 · 6020 INNSBRUCK  
T: 0043 (0) 310 87 50 58 · F: DW 33  
www.vvt.at info@vvt.at

  
DI Mag. Jörg Angerer  
Vorstand