



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0037-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 9. September 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 9. Juli 2015 unter der **Nr. 6085/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend fragliche Rechtskonformität der Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – einleitend - wie folgt:

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG, aber auch die der anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, unterliegen nach dem Eisenbahngesetz 1957 der besonderen regulierungsbehördlichen Aufsicht. Dabei wurden in einzelnen Fällen Aufsichtsmaßnahmen der unabhängigen Schienen-Control Kommission getroffen, und in einzelnen Fällen kam es auch zu nachfolgenden Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. Diese Aufsichtsmaßnahmen und die diesbezüglichen Rechtmäßigkeitsfragen fallen nicht in den Aufgabenbereich des bmvit. Die Ausführungen in einer hierzu eingeholten Stellungnahme seitens der Schienen-Control GmbH werden aber nachfolgend wiedergegeben.

Zu Frage 1:

- *Teilen Sie die Rechtsansicht, dass dann, wenn die in Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) enthaltenen Lenkungsanreize nicht ausreichend sind, um den Einsatz von besserem Rollmaterial zur Fahrzeitverkürzung im Nah- und Regionalverkehr, die Erhöhung der Streckenkapazität, die Minimierung von Störungen, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die Reduktion der Lärmemissionen durchsetzen, diese SNNB nicht § 67 Abs 7 Eisenbahngesetz entsprechen und somit nicht gesetzeskonform sind? Wenn nein, warum nicht?*

Gemäß § 67 Abs. 7 EisebG müssen die Benützungsentgeltregeln leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

Weder ein „Einsatz von besserem Rollmaterial zur Fahrzeitverkürzung im Nah- und Regionalverkehr“ noch eine „Erhöhung der Streckenkapazität“ oder eine „Reduktion der Lärmemissionen“ ist Ziel der Entgeltbestandteile gemäß § 67 Abs. 7 EisebG. Die Erhöhung der Streckenkapazität ist nur dann notwendig, wenn die Fahrwegkapazitäten knapp sind. In diesem Falle kommen die Regelungen der §§ 65c ff EisebG zur Anwendung. Die Fahrzeitverkürzung ist für die Eisenbahnverkehrsunternehmen von Interesse, steht aber nicht zwingend im Einklang mit einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur. Die Reduktion von Lärmemissionen steht in keinem Zusammenhang mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder der Vermeidung von Betriebsstörungen - somit wäre ein darauf gerichteter Anreiz gemäß § 67 Abs. 7 EisebG nicht rechtskonform.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Teilen Sie die Rechtsansicht, dass die Gesetzeskonformität umso mehr fehlt, wenn wie in den SNNB der ÖBB beim Thema Lärm oder bei Störungen durch mangelhaft gewartete oder instandgehaltene Schienenfahrzeuge gänzlich auf Pönalisierungen verzichtet wird, was letztlich auf unnötige Nachteile für Fahrgäste, Güterkunden und Streckenanrainer hinausläuft? Wenn nein, warum nicht?*
- *Falls Sie Gesetzeswidrigkeit der SNNB der ÖBB bestätigen oder zumindest nicht ausschließen können: Welche Schritte haben Sie wann konkret unternommen, um für Konformität der ÖBB-Netznutzungsbedingungen mit §67 Abs 7 Eisenbahngesetz zu sorgen?*
- *Falls Sie keine Schritte unternommen haben: Warum nicht?*

Das Eisenbahngesetz bietet derzeit keine Grundlage für lärmabhängige Trassenpreise. § 67b des Entwurfs zur Umsetzung des Recast ermöglicht jedoch eine Änderung der Wegeentgelte zur Deckung der Kosten umweltbezogener Auswirkungen.

Bei Einführung lärmabhängiger Trassenpreise müssten zuerst die Folgekosten des Lärms ermittelt werden, bevor sie eingepreist werden könnten. In allen Ländern, in denen lärmabhängige Entgelte eingeführt wurden, wurde zuerst ein Bonus oder eine Investitionsförderung gewährt, und erst Jahre später wurde ein Zuschlag für lärmaggressive Fahrzeuge eingeführt. Die Einführung von lärmabhängigen Entgelten fordert zuerst einen massiven Mitteleinsatz, welcher dann nur teilweise durch Zuschläge wieder zurückverdient werden kann. Externe Kosten von Fahrgästen, Güterkunden oder Anrainern könnten nicht zu allgemeinen Entgeltsätzen aggregiert werden, da sie zu heterogen sind.

Das bei Störungen durch mangelhaft gewartete oder instandgehaltene Schienenfahrzeuge gänzlich auf Pönalisierungen verzichtet wird, ist unzutreffend. Die SNNB der ÖBB-Infrastruktur AG sehen ein Performance Regime vor, das Verspätungsursachen gegebenenfalls auch dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuscheidet und eine Erhöhung des Entgelts vorsieht.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Welche Schritte haben Sie wann konkret unternommen, um das VWGH-Erkenntnis vom 21.10.2014 umzusetzen und so für (größere) Konformität der ÖBB-Netznutzungsbedingungen mit §59 Eisenbahngesetz zu sorgen?*
- *Falls Sie keine Schritte unternommen haben: Warum nicht?*

Die Prüfung der qualitativen Zu- und Abschläge für Triebfahrzeuge ist nach Aufhebung des Bescheides der Schienen-Control Kommission mit dem Erkenntnis vom 21.10.2014 wieder Gegenstand eines Verfahrens der Schienen-Control Kommission. Der Verwaltungsgerichtshof hat nicht ausgesprochen, dass die Zu- und Abschläge rechtswidrig sind, sondern, dass die Gesetzeskonformität nicht ausreichend aufgezeigt wurde.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Welche Schritte haben Sie wann konkret unternommen, um entsprechend der EU-Richtlinie 2012/34/EU, die spätestens per 16.6.2015 umzusetzen gewesen wäre, für eine gerechte und nichtdiskriminierende Anlastung von Lärmkosten in den aktuell geltenden SNNB sowie in den für 2016 vorgesehenen SNNB zu sorgen?*
- *Falls Sie keine Schritte unternommen haben: Warum nicht?*

Die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU, ist Gegenstand eines Entwurfes zu einer umfangreichen Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957, wie er vom BMVIT vorbereitet und der allgemeinen Begutachtung unterzogen wurde und zur Einbringung zur parlamentarischen Behandlung vorgesehen ist. Wie bereits erwähnt enthält § 67b des Entwurfs eine Änderung der Weegeentgelte zur Deckung der Kosten umweltbezogener Auswirkungen. Was die Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen im Einzelnen anlangt, wurde ihre Regelung nach der Richtlinie 2012/34/EU einem gesonderten Rechtsakt der Kommission vorbehalten. Dieser liegt nun in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 vor. Die nötigen rechtlichen Schritte sind somit veranlasst, damit die neuen Kriterien zu lärmabhängigen Weegeentgelten künftig in der jeweiligen Benützungsentgeltregelung im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu beachten sind.

Zu Frage 9:

- *Welche Schritte haben Sie wann konkret unternommen, um den Ersatz der bisher in den SNNB enthaltenen, für die europarechtlich und bundesgesetzlich geforderte „möglichst effiziente Nutzung der Infrastruktur“ kontraproduktiven Mindestzeiträumen für Stationsaufenthalte und Wendezeiten durch Maximalzeiträume plus Pönalen bei Überschreitung zu veranlassen, damit auf kürzestmögliche Aufenthalte und nicht auf das Gegenteil hingewirkt wird?*

Die Mindestzeiträume entsprechen betrieblichen Erfordernissen und beruhen auf Erfahrungswerten. Grundlage für die Festsetzung der Mindestzeiträume waren Erfahrungswerte, insbesondere in Hinblick auf die Dauer des Aus- und Einstiegs der Fahrgäste in den einzelnen Stationen. Die Mindestzeiträume sind daher nicht kontraproduktiv, sondern wirken auf eine reibungslose Abwicklung des Betriebes hin.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *Wie erklären Sie, dass auf der Semmeringbahn ein großer und von 2015 auf 2016 weiter steigender Abschlag vom „normalen“ streckenbezogenen Basispreis je Zug-km gerade für Güterzüge zur Anwendung kommt, obwohl genau diese Güterzüge maßgeblich zum vielbeklagten hohen Verschleiß der Schieneninfrastruktur und zu den deshalb sehr hohen Erhaltungskosten dieser Strecke beitragen, die dann von den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern getragen werden „müssen“?*
- *Wie erklären Sie, dass der streckenbezogene Basispreis für den Güter-Zug-km im Ergänzungsnetz (Regional-/„Neben“bahnen) dreimal so hoch wie auf der Semmeringstrecke mit ihrem hohen Streckenverschleiß und ihren hohen Erhaltungskosten angesetzt wird, was für Güterverkehr auf Regionalbahnen geradezu prohibitive Wirkung haben muss?*
- *Werden Sie im Sinne der begrüßungswerten generellen Neupositionierung des Ressorts unter Ihrer Leitung zum Thema „Erhaltung oder Stilllegung von Regional-/„Neben“bahnen“ eine Überarbeitung dieses Missverhältnisses prüfen lassen?*

Der betreffende Abschlag soll den Schienengüterverkehr auf der Semmeringbahn fördern. Da für diese Strecke eine zweite Lokomotive oder Nachschiebelokomotive benötigt wird, bestünde ansonsten ein Anreiz, auf die Straße zu wechseln. Der eingeführte Abschlag soll diesen Wechsel verhindern und den Güterverkehr auf der Semmeringbahn halten.

Für die von Ihnen angesprochene Erhaltung der Schieneninfrastruktur wird eine Entgeltkomponente je Bruttotonnenkilometer verrechnet, welche die Güterverkehrszüge in jedem Fall zu entrichten haben. Das Schienenbenützungsentgelt besteht aus einer Zugkilometer- und einer Bruttotonnenkilometer-Komponente. Es darf klargestellt werden, dass die Bruttotonnenkilometer-Komponente das Entgelt für die Erhaltung der Schieneninfrastruktur darstellt, auf welches sich der ausschließlich die Zugkilometer-Komponente betreffende Abschlag nicht bezieht. Die Bruttotonnenkilometer-Komponente wird auf allen Strecken in gleicher Höhe verrechnet.

Zu der von Ihnen angesprochenen Steigerung des Abschlages ist zu sagen, dass der Abschlag auf der Semmeringbahn wie alle Entgelte laufend valorisiert wird (in der Regel mit 2,5 %).

Ich darf außerdem darauf hinweisen, dass der Verkehrsanreiz für die Semmeringbahn nur auf einem kurzen Abschnitt gewährt wird, sodass auf den Zu- und Nachlaufstrecken das normale Entgelt zu entrichten ist.

Abschließend darf ich festhalten, dass die Güterverkehrszüge auf dem Ergänzungsnetz keine Nachschiebelokomotive benötigen, sodass auf diesen Strecken ein solcher Abschlag nicht gerechtfertigt wäre.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-09-09T10:43:13+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	hdEo/cU734qCYAVnUqb6F6K/Sq94ZTIgWqjSJhrOOPDVMvaUknXsh3sC3p7L+zw0cYISpSuHTEgezTMhyNXTqiY7RZBOdaZDXv+5VWb8Y77/xT1AzL4VPyL+cVPq2ReHTOg0A6cHYmKta67hM42LNyc9YsHHM2aoHFgcAtpd5ppxkSkSQyR907eB9pKmkPpOfZCw7EIsRU99zWbKWAlvRQrPNm5oJyvTEpqidRG0Mlhca2dkva63EymR9C0VBTLIYQxEffo+044L8NQY4xZ7aYeAWb8knTFUJz6PfiPT8d6XmHk/JZOplX/iySnc2mkrx+KnncHJT5K19NK8A4Sdw==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	