



An die
Wirtschaftskammer Österreich – Fachverband der Schienenbahnen
Wiedener Hauptstraße 63
1045 Wien

E-Mail: schienenbahnen@wko.at

Wien, am 15.05.2019

Betreff: Stellungnahme der WESTbahn Management GmbH zum Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Hochleistungstreckengesetz und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden:

Die WESTbahn Management GmbH gibt zum Begutachtungsentwurf, der am 03.05.2019 per E-Mail von der Wirtschaftskammer Österreich - Fachverband der Schienenbahnen übermittelten wurde, binnen offener Frist folgende Stellungnahme ab:

1 Anmerkungen zu den Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957

- a) Zu § 57c (1) letzter Satz: Der letzte Satz des Abs. 1 geht über die Formulierung der einschlägigen Bestimmung der RL 2016/2370 hinaus. Die gewählte Formulierung ist aus Sicht der WESTbahn geeignet, eine Ungleichbehandlung zw. jenen EVU, die einen Dienstleistungsauftrag haben und jenen die einen solchen nicht haben, herbeizuführen. Dies da ein EVU, welches über einen Dienstleistungsauftrag verfügt, die Möglichkeit hat, dennoch parallel zu dem bestehenden Vertrag Verkehrsleistungen anzubieten. Dies kann in Fällen interessant sein, in denen nur eine Teilstrecke einer Verbindung von einem Dienstleistungsauftrag umfasst ist und eine partielle Parallelführung für dieses EVU wirtschaftliche Vorteile bringen kann. Auf Grund der Möglichkeit eine Ungleichbehandlung zw. EVU herbeizuführen, muss der letzte Satz ersatzlos gestrichen werden.
- b) Zu § 65c (3): Diese Novelle sieht unter § 65c (3) EisbG eine Änderung der Priorisierungsregeln für die Trassenzuweisung vor.

§ 65c (3) EisbG in der aktuell gültigen Fassung lautet wie folgt:

WESTbahn Management GmbH, Europaplatz 3, Stiege 5, 1150 Wien, Tel: +43 1 236 9295, info@westbahn.at,
Rechtsform: GmbH, Sitz: Wien, FN 319409w, Handelsgericht Wien, UID: ATU64618578, Sparkasse Dornbirn,
Kto. 185330, BLZ 20602, IBAN AT 582060200000185330, BIC DOSPAT2DXXX



(2) Wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (§ 65d) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e) umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach § 67a nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung unter nicht diskriminierenden Bedingungen und unter Einhaltung nachstehender Reihenfolge vorrangig zu berücksichtigen:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

(4) Die in Bezug auf überlastete Eisenbahninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und erzwungenen Maßnahmen sind in

Nunmehr soll diese Bestimmung wie folgt novelliert werden:

45. § 65c Abs. 3 lautet:

„(3) Wurden Entgelte nach § 67a nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung unter nicht diskriminierenden Bedingungen und unter Einhaltung nachstehender Reihenfolge vorrangig zu berücksichtigen:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität, die zusätzlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten dient;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität;
4. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.“

§ 63 (2) EisbG, auf welchen in beiden Fassungen verwiesen wird, definiert den sogenannten „Integrierten Taktfahrplan“:



(2) Ermöglicht die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakter Verkehre in Knotenbahnhöfen, ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die hierfür notwendige Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr festzulegen. Die erforderlichen Angaben müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein. Auch die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität hat unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu erfolgen. Das Recht, die für eine Verknüpfung symmetrisch vertakter Verkehre in Knotenbahnhöfen erforderliche Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr festzulegen, ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen so auszuüben, dass keine Unvereinbarkeit mit seiner Verpflichtung zur Organisation und Festlegung von grenzüberschreitenden Zugtrassen für den Güterverkehr in den Güterverkehrskorridoren (Art. 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2012 zur Schaffung eines einheitlichen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. Nr. L 276 vom 20.10.2012 S 22) entsteht und Fahrwegkapazitätserfordernissen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird.

(3) Zugewiesene Fahrwegkapazität darf nicht an andere Fahrwegkapazitätsberechtigte übertragen oder nicht für eine andere Art

Diese Novellierung hat für jene personenbefördernden Unternehmen, die keine Bestellungen von Dienstleistungsaufträgen erhalten, nunmehr auch bei der Trassenzuweisung erheblich nachteilige Auswirkungen.

Könnte unter der aktuellen Gesetzeslage noch jedes EVU durch die Erfüllung des seitens des ÖBB-Infrastruktur AG definierten Integrierten Taktfahrplans die höchste Prioritätsstufe bei der Trassenzuweisung erlangen, wird diese Möglichkeit künftig um das vom EVU nicht beeinflussbare Erfordernis einer Dienstleistungsbestellung verschärft. Derartige Bestellungen werden vom BMVIT im eigenen Verantwortungsbereich nach eigenem Ermessen durchgeführt. EVU können eine derartige Bestellung jedoch nicht erzwingen oder durch die Einhaltung allgemeiner Vorgaben erwirken. Weiters ist zu bedenken, dass ausschließlich private EVU von dieser Benachteiligung betroffen sind. Erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb sind somit vorprogrammiert.

Somit werden EVU, die keine Dienstleistungsbestellung erhalten, nunmehr auch bei der Trassenzuweisung benachteiligt.

Aus diesem Grund die gegenständliche Bestimmung dahingehend zu ändern, dass vorgelagerte, seitens der vergebenden Stelle aktuell willkürlich getroffene Entscheidungen über die Vergaben von Dienstleistungsaufträgen, keine Auswirkungen auf die Priorisierung der Trassenzuweisung haben dürfen.

- c) Zum Entfall des § 84 (7) ist anzumerken, dass auf die in dieser Bestimmung aktuell enthaltene Regelung der von der SCK einzuhaltenden Entscheidungsfrist nicht verzichtet werden kann. Bei einer ersatzlosen Streichung dieser Bestimmung ist mit



einer Verlängerung der durchschnittlichen Verfahrensdauer der SCK zu rechnen. Dies hätte gravierende Auswirkungen für die Rechtsschutzsuchenden, die im Regelfall private EVU sind. Nachhaltige negative Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation im österreichischen Schienenverkehrsmarkt, sind im Falle der Streichung des § 84 (7) zu befürchten.

Aus all den vorgenannten Gründen ersucht die WESTbahn Management GmbH, ihre Bedenken mögen im weiteren legislativen Prozess und die Stellungnahme der Wirtschaftskammer Österreich vollumfassend Eingang finden und der vorliegende Entwurf des Eisenbahngesetzes in diesem Sinne überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Martin Mödritscher