



An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abteilung IV/E1  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Fachbereich Recht  
Kontakt: Dr. Gertraud Redl, LL.M.  
T: +43 1 5050707 410  
g.redl@schienencontrol.gv.at

per Email an: [e1@bmvit.gv.at](mailto:e1@bmvit.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 29.05.2019

## **GZ. BMVIT-210.501/0001-IV/E1/2019**

### **Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Hochleistungsstreckengesetz und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden**

Mit Email des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vom 02.05.2019, GZ. BMVIT-210.501/0001-IV/E1/2019, wurde der Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Hochleistungsstreckengesetz und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden, mit dem Ersuchen um Stellungnahme bis spätestens 31.05.2019 übermittelt. Die Schienen-Control nimmt dazu wie folgt Stellung:

- Zu § 54a Abs 6:

Die Vornahme einer Definition des schwachen Verkehrsaufkommens mit durchschnittlich 2 Güterzügen am Werktag wird begrüßt. In Z 2 sollte aus Sicht der Schienen-Control der Passus „von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen“ entfallen, da die Nutzung der Strecke nur durch ein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen eine der beiden Varianten gemäß Z 3 ist. Die Bezugnahme auf ein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen in Z 2 würde die Nutzung nur durch ein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen jedenfalls zu einer Voraussetzung für das Vorliegen der Ausnahme machen.

- Zu § 55c bis § 55f:

Die vorgeschlagenen Regelungen sind aus Sicht der Regulierungsbehörde insgesamt zu begrüßen. Sowohl die Stärkung der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers als auch die Sicherstellung finanzieller Transparenz und damit insbesondere die Vermeidung von Quersubventionierung sind zur Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs – eines Ziels der Regulierung des Schienenverkehrsmarkts (§ 54 Z 1) – unerlässlich. Im Einzelnen sollten noch Klarstellungen erfolgen. So bleibt in § 55d Abs 4 unklar, was unter „Mobilität“ zu verstehen ist und welche Maßnahmen zu treffen sind, um Interessenkonflikte zu vermeiden. In § 55e Abs 3 ist unklar, wann „größere“ Instandhaltungs- bzw Erneuerungsarbeiten vorliegen.

Grundsätzlich zu begrüßen ist die Klarstellung in § 55f Abs 3, dass die Gewährung von Darlehen bzw darlehensähnlichen Zuwendungen im vertikal integrierten Unternehmen (im Folgenden: VIU) bzw integrierten Eisenbahnunternehmen nur dann zulässig ist, wenn ihr nicht schon Abs 2 entgegensteht. Die finanzielle Transparenz ist insbesondere im VIU sicherzustellen, weshalb die rechtlichen Einheiten innerhalb eines VIU tendenziell strengeren, keinesfalls jedoch weniger strengen Anforderungen unterliegen sollten als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb eines VIU. Es sollte jedoch in den Erläuterungen klargestellt werden, wie allgemein übliche Vorgehensweisen in Konzernen wie Cashpools zu beurteilen wären.

- Zu §§ 57, 57c:

Die Erweiterung des Zugangsrechts im Personenverkehr (§ 57 Abs 1 Z 1) fördert den Wettbewerb im Schienenverkehr und dient insofern dem Erreichen der Ziele der Regulierung. Problematisch ist allerdings die Erweiterung des Bedienungsverbots im grenzüberschreitenden Verkehr (§ 57c), wodurch das Zugangsrecht im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr stärker als bisher eingeschränkt wird. Während bislang nur grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste darauf zu prüfen sind, ob sie das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden, wäre diese Prüfung aufgrund der Novelle auch bei rein nationalen Verkehren durchzuführen. Dies läuft den Zielen der Regulierung (§ 54), insbesondere dem Ziel der Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt (§ 54 Z 2), zuwider. Jedenfalls in Österreich erfolgt der Eintritt neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt im Personenverkehr bislang im eigenwirtschaftlichen Verkehr. Gerade neue eigenwirtschaftliche Verkehre wären jedoch gemäß dem vorgeschlagenen § 57c gegebenenfalls einzuschränken.

Es wird daher angeregt, von der Möglichkeit gemäß Art 11 der RL 2012/34/EU idF der RL (EU) 2016/2370, das Zugangsrecht einzuschränken, keinen Gebrauch zu machen und § 57c ersatzlos zu streichen. Folglich könnte auch der vorgeschlagene § 65 Abs 5 entfallen.

- Zu § 74:

Die generalklauselartige Festlegung der Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission entspricht – worauf die Erläuterungen hinweisen – der RL 2012/34/EU (Art 56 Abs 9 Unterabs 1) und ist im Sinne einer Stärkung der Kompetenzen der Regulierungsbehörde zu begrüßen.

- Zu § 74a:

Die Ergebnisse der Marktbeobachtung sind eine wichtige Grundlage für die Wettbewerbsüberwachung durch die Schienen-Control Kommission. Die Aufnahme der Überwachung des Wettbewerbs in § 74a ist daher zu befürworten.

- Zu § 79 Abs 2 und 5:

Die Ergänzungen der Abs 2 und Abs 5 sind im Sinne einer Klarstellung der Rechtslage positiv.

- Zu § 81 Abs 4:

Die Möglichkeit einer Ermächtigung der Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung auch der Aufgabe gemäß § 55g Abs 2 ist sachgerecht. Da diese Aufgabe neu hinzukommt und nicht etwa wegfällt, sollte die Formulierung in Z 55 des Gesetzesentwurfs korrigiert werden.

- Zu § 84 Abs 5 und 6:

Die Ergänzung um § 67d wird ausdrücklich begrüßt. Damit wird in Entsprechung von Art 56 Abs 10 der RL 2012/34/EU eine effektive Regulierung des Schienenverkehrsmarkts sichergestellt.

- Zu § 84c Abs 4a:

Die Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen in Verfahren mit grenzüberschreitendem Bezug entspricht der gängigen Praxis der Schienen-Control Kommission, welche sie auf Grundlage der neuen Regelung fortsetzen wird.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Robert Streller  
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission



Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA  
Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH