



An das
Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/E1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Linke Wienzeile 4/1/6
1060 Wien
T: +43 1 5050707
office@schienencontrol.gv.at

per Email an: e1@bmk.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, am 29.09.2020

GZ. 2020-0.550.379

Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden

Mit Email des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 03.09.2020, GZ. 2020-0.550.379, wurde der Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden, mit dem Ersuchen um Stellungnahme bis 01.10.2020 übermittelt. Die Schienen-Control nimmt dazu wie folgt Stellung:

▪ Zu § 53a Abs 2 EisbG:

Die Erweiterung des Rechts auf Mitbenützung wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch erscheint die Formulierung „gegen Kostenersatz“ zu unbestimmt. Sie lässt offen, ob es sich um einen Ersatz der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten iSv Art 31 Abs 3 der RL 2012/34/EU oder aber um einen Ersatz der vollen Kosten handelt. Aus Sicht der Schienen-Control erschiene es sachgerecht, das Entgelt gleich wie jenes für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nach den §§ 67 ff EisbG zu ermitteln. Anstatt „gegen Kostenersatz“ sollte die Mitbenützung daher „gegen ein Entgelt gemäß §§ 67 ff EisbG“ gewährt werden.

- Zu § 59 Abs 1 EisbG:

Die Ergänzung von § 59 Abs 1 EisbG um eine Konsultation der Beteiligten zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollten die Modalitäten dieser Konsultation klargestellt werden. Der Zeitpunkt, bis zu dem die Konsultation spätestens eingeleitet wird, sollte ebenso klar normiert werden wie die Dauer der Konsultation. Weiters sollte das EisbG die Form, in der die Konsultation stattfindet, regeln (Form der Verständigung der Beteiligten, Abhalten eines Termins zur mündlichen Erörterung von Anliegen der Beteiligten etc).

- Zu § 67j EisbG:

Der Anwendungsbereich des vorgeschlagenen § 67j EisbG ist unklar. Aus Sicht der Schienen-Control sollte von der Aufnahme einer solchen Regelung in das EisbG abgesehen werden.

- Zu § 117 Abs 1 Z 4 EisbG:

Ebenso wie gemäß Z 1 sollten auch gemäß Z 4 Vorkehrungen zur Auskunftserteilung getroffen werden, „wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist.“ Ein Informationsbedarf der Schienen-Control GmbH/Schienen-Control Kommission kann sich nicht nur in einem Beschwerdeverfahren, sondern etwa auch in einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren ergeben.

- Zu § 231 Abs 2 EisbG:

Die Streichung der Einschränkung auf schwerwiegende Verstöße entspricht einer langjährigen Forderung der Schienen-Control GmbH und wird daher begrüßt. Dies entspricht einerseits einer unionsrechtskonformen Auslegung der Vorgaben der Verordnung 1371/2007 und andererseits einer Vereinheitlichung der Umsetzung bei den verschiedenen Verkehrsträgern.

Aus Anlass der geplanten Novelle regt die Schienen-Control eine Novellierung auch der folgenden Bestimmungen des EisbG an:

- Zu § 58 Abs 1 Z 1 EisbG:

Im Zuge der Beantwortung des seitens der Schienen-Control Kommission an den EuGH gerichteten Vorabentscheidungsersuchens betreffend die Rechtslage unter der Geltung der RL 2012/34/EU, umgesetzt mit BGBl I 137/2015, hat der EuGH mit Urteil vom 10.07.2019, Rs C-210/18 klargestellt, dass durch die Erweiterung des Mindestzugangspaketes um den Tatbestand „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ die Personenbahnsteige iSd § 10a EisbG iVm Anhang I der RL 2012/34/EU, als Element des Eisenbahninfrastrukturverzeichnisses, Bestandteil des Mindestzugangspaketes sind (Hervorhebungen nicht im Original):

„29 Da unter der Geltung von Anhang II der Richtlinie 2001/14 die „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ nicht zum Mindestzugangspaket zählte, konnte die Benützung der Personenbahnsteige zwar unter den Zugang zu den „Personenbahnhöfe[n], deren Gebäude[n]

und sonstige[n] Einrichtungen“ im Sinne von Anhang II Nr. 2 Buchst. c der Richtlinie 2001/14 fallen.

30 Da der Unionsgesetzgeber jedoch in Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34 die „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ in das Mindestzugangspaket aufgenommen hat, ist davon auszugehen, dass die Benützung der Personenbahnsteige nunmehr unter dieses Mindestzugangspaket fällt“

Eine inhaltliche Grenzziehung ist dem Wortlaut der Begriffe Personenbahnsteig und Personenbahnhof gleichfalls nicht zu entnehmen (vgl. Schlussanträge des Generalanwaltes, Manuel Campos Sanches-Bordona vom 28. März 2019 zur Rechtssache C-210/18, Rz. 61). Nicht zum „Personenbahnsteig“ gehört die Serviceeinrichtung „Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf“ (vgl. § 58b Abs 1 Z 1 EisbG). Nachdem die Richtlinie 2012/34/EU bzw das EisbG nicht näher definiert, was unter „Personenbahnsteig“ zu verstehen ist, hiervon jedoch die Abgrenzung zu den Leistungen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof abhängt, erachtet es die Schienen-Control Kommission - zwecks Vermeidung von Streitigkeiten hierüber - als wünschenswert, wenn der Gesetzgeber eine präzise Abgrenzung vornehmen würde. Gleiches gilt im Hinblick auf die „Zugangswege“ (siehe § 10a EisbG iVm Anhang I der RL 2012/34/EU).

Der Wortlaut „Personenbahnsteige [...], auch in Personenbahnhöfen...“ iSv § 10a EisbG iVm Anhang I der RL 2012/34/EU ist offen, so dass er sowohl eng (reiner Baukörper) als auch weit (Baukörper inklusive Ausstattungselementen) verstanden werden kann. Insbesondere wäre eine Klarstellung erwünscht, welche Einrichtungen eines Bahnsteigs bzw eines Bahnhofs zu den Leistungen des Mindestzugangspaketes zählen.

▪ Zu § 75a EisbG:

Gemäß § 75a Abs 1 und 2 EisbG besteht ein Zugangsrecht zu verästelten Anschlussbahnen und Anschlussbahnen, welche befahren werden müssen, um zu Güterterminals, Häfen oder sonstigen Serviceeinrichtungen zu gelangen. Auf diesen Zugang sind gemäß § 75a Abs 3 EisbG sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden. Für die Betreiber dieser Anschlussbahnen gilt damit insbesondere die Verpflichtung, Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 59 EisbG zu veröffentlichen und Entgelte gemäß §§ 67 ff EisbG zu ermitteln. Über Antrag kann die Schienen-Control Kommission Erleichterungen von den sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts ergebenden Verpflichtungen gewähren.

§ 54a EisbG regelt Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6. Teils des EisbG. Unter diese Ausnahmen fallen insbesondere Betreiber bestimmter Nebenbahnen mit zumeist regionaler Bedeutung. Die Ausnahmen gelten zum Teil ex lege (Abs 2, 6, 7, 8), zum Teil bedarf es einer Entscheidung der Europäischen Kommission (Abs 3). Betreiber von Nebenbahnen fallen somit in einer Reihe von Fällen nicht in den Geltungsbereich der Bestimmungen über die Regulierung.

Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, Betreiber bestimmter Anschlussbahnen den Bestimmungen über die Regulierung zu unterwerfen. Erforderlich ist lediglich ein Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anschlussbahnen, wie es auch zu den von den Ausnahmen gemäß § 54a EisbG erfassten Bahnen besteht. Eine darüber hinausgehende Geltung der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts, wodurch für die Anschlussbahnen – solange keine Erleichterungen gewährt wurden – strengere Regelungen gelten als für Nebenbahnen, ist dagegen nicht berechtigt. Aus Sicht der Schienen-Control könnte § 75a Abs 3 EisbG somit entfallen.

▪ Zu § 78b Abs 2 letzter Satz EisbG:

§ 78b bietet die Möglichkeit der Aufhebung bzw. Unwirksamklärung der von den Unternehmen festgelegten Beförderungsbedingungen, einschließlich Entschädigungsbedingungen. Setzt ein Unternehmen die „kassierten Regelungen“ wieder in Kraft, entsteht eine Art „Pingpongspiel“. Dies erfolgte in der Praxis bereits bei entsprechenden Bescheiden der Schienen-Control Kommission.

Nach der Unwirksamklärung der entsprechenden Bestimmung der AGB des Unternehmens wurde eine praktisch gleichlautende Regelung wieder eingeführt und damit klar dargelegt, dass das Unternehmen weiterhin nicht daran denkt, dem Auftrag der Schienen-Control Kommission nachzukommen. Sollte ein Unternehmen diese Vorgehensweise beibehalten, wären die Fahrgastrechte noch weitere Jahrzehnte nicht gewahrt.

Der Schienen-Control Kommission als nationale Stelle zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art 30 der VO (EG) 1371/2007 hat jedoch die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste zumindest zukünftig gewahrt werden und hat daher die Modalität zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes aufzutragen.

Die gegenwärtige Regelung des § 78b Abs 2 letzter Satz: *„Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen.“*, ist daher von besonderer Wichtigkeit.

Die Schienen-Control Kommission kann gemäß § 78b Abs 2 letzter Satz die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen. Unserer Rechtsansicht nach ist damit bei wiederholten und nicht entsprochenen Aufforderungen an ein Unternehmen, Missstände abzustellen, die Kompetenz der Schienen-Control Kommission die Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen selbst festzulegen, bereits umfasst, allerdings fehlt es der Bestimmung an Klarheit. Dies zeigt auch ein Vergleich mit vergleichbaren Bestimmungen, z. B. §§ 55 Abs 7, § 62a Abs 4 EisbG, § 89 Abs 3 ElWOG 2010, § 24 Abs 2 E-ControlG oder § 223 Abs 2 EisbG des vorliegenden Entwurfs des Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden.

Im Sinne der Rechtssicherheit wäre eine gesetzliche Klarstellung empfehlenswert. Wir würden daher vorschlagen, „Modalitäten zur“ im 78b Abs 2 letzter Satz zu streichen:

Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission

„§ 78b (2)

[...]

Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen.“

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission



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