

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung - IV/SCH1
zH Frau Mag. Karin Guggenberger
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4027 | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Per E-Mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMVIT-210.805/0015-IV/SCH1/2012

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25500/02/12/DU
Mag. David Theodor Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
5.11.2012

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

Sehr geehrte Frau Mag. Guggenberger,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen und das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird und nehmen dazu Stellung:

Eingangs ist daran zu erinnern, dass im Jahr 2010 die derzeit geltende Fahrgastrechtregelung auf Grundlage eines Sozialpartnerkompromisses umgesetzt wurde. Mit dem vorliegenden Entwurf wird nicht nur das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG) neu aufgestellt, es werden auch die wesentlichen Eckpfeiler der 2010 abgeschlossenen Sozialpartnerregelung zu den Fahrgastrechten umgeworfen, wobei hier insbesondere

- die Ausweitung des Anwendungsbereiches auf Schmalspurbahnen (nicht vernetzte Nebenbahnen),
- die Ausweitung des Entschädigungsmodells für Jahreskarten auf Schmalspurbahnen sowie
- die Ausweitung der Fahrpreisentzündung auf andere Zeitfahrkarten

zu erwähnen sind.

Der gesamte nun vorliegende Entwurf nimmt **keine Differenzierung unter den Bahnen** vor, weder bei den Bestimmungen zu den Fahrgastrechten, zur Eisenbahnbeförderung oder zum Eisenbahngesetz.

Im Ergebnis wird etwa die Schneebergbahn oder die Schafbergbahn den ÖBB in allen Belangen gleichgestellt. Weder das **Sachlichkeitsgebot** noch der **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** wird beachtet. Dabei ist zu bedenken, dass insbesondere bei den Regionalbahnen die Nutzung durch den täglichen Pendlerverkehr von der touristischen Nutzung überlagert wird, weshalb hier nicht mit gleichem Maß gemessen werden kann.

Allgemein ist noch anzumerken, dass einige Begriffe, wie z.B. Eisenbahnunternehmen (entspricht dieser Begriff dem Eisenbahnverkehrsunternehmen?), Verkehrsverbund (handelt es sich um die Verkehrsverbundorganisation gemäß ÖPNRV-G?) oder Zeitfahrkarten (wird damit auf

Verkehrsverbundwochen- und -monatskarten abgestellt?) udgl - wenn nicht im Gesetzestext dann zumindest in den Erläuterungen - näherer Definition bedürfen.

Zum EisbBFG

ad § 1

Von den in § 2 enthaltenen Ausnahmen abgesehen, sollen die Bestimmungen der EU-VO 1371/2007 auf Beförderungen von Fahrgästen auf Haupt- und uneingeschränkt auf allen Nebenbahnen gelten.

Eine derartige Regelung geht weit über die europäischen Vorgaben hinaus. Der **Anwendungsbereich der EU-VO 1371/2007** will nämlich gerade jene Eisenbahnunternehmen nicht erfassen, die keine Genehmigung gemäß der RL 95/18/EG besitzen (Art 2 Abs. 2 EU-VO 1371/2007), also keine Sicherheitsbescheinigung benötigen. Es handelt sich dabei um golden plating, welches die Wirtschaftammer Österreich ablehnt.

Wir lehnen die Ausweitung des Anwendungsbereiches ausdrücklich ab. Die Bestimmungen der EU-VO 1371/2007 sollen wie bisher auf Beförderungen von Fahrgästen auf **Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen** Anwendung finden.

ad § 3

Die Einbeziehung der Schmalspurbahnen in den Anwendungsbereich - wenn auch eingeschränkt auf jene, die nicht vornehmlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden - in ein Fahrpreiseschädigungsmodell lehnen wir nachdrücklich ab.

Gegen die Ausweitung der Entschädigungsregelung auf Schmalspurbahnen spricht vor allem die Regionalisierung: Die Verbünde sind nicht harmonisiert. In der Region herrschen andere Spielregeln als in den Ballungszentren. Hat beispielsweise der Bus in der Region Verspätung, wartet die Bahn und umgekehrt, weil die Fahrintervalle viel größer sind und dieses Vorgehen viel eher den Kundeninteressen entspricht als Pünktlichkeit um jeden Preis.

Wird jedoch die Bahn dem im Entwurf vorgesehenen Entschädigungsmodell unterzogen, funktioniert das beschriebene Zusammenspiel von Bahn und Bus nicht mehr. Die penible Einhaltung des Fahrplans, um den Pünktlichkeitsgrad zu erreichen, ist in diesem Fall kontraproduktiv und kundenfeindlich, weil der Fahrgast die Anschlussverbindung nicht mehr erreichen kann.

Gerade das Argument Fahrgastinteresse greift hier also nicht, denn die Einhaltung eines Pünktlichkeitsgrades in der Region ist für die Fahrgäste bei Weitem nicht so wichtig wie das Vorhandensein bzw. die Erreichbarkeit von Anschlussverbindungen.

Hinzu kommt noch der enorme Verwaltungsaufwand für die Unternehmen, den diese Bestimmung mit sich bringen würde.

ad § 4

Die geplante Streichung des § 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010 (Klausel über Haftungsbefreiung), lehnen wir ab und halten die Argumentation in den Erläuterungen, es gäbe kaum praktische Anwendungsfälle, für nicht nachvollziehbar: Man denke nur an etwa durch Kfz-Lenker verursachte Unfälle an Eisenbahnkreuzungen, Selbstmörder, Naturkatastrophen etc. Ereignisse, die sich bedauerlicherweise doch hin und wieder zutragen.

Nur die Beibehaltung dieser Bestimmung stellt sicher, dass die Erreichung des Pünktlichkeitsgrades auch tatsächlich in der Sphäre des Eisenbahnunternehmens liegt und nicht beeinflussbare

(durch Dritte bzw. höhere Gewalt geschaffene) Umstände nicht dem Eisenbahnunternehmen zur Last gelegt werden.

ad § 4 Abs. 1 (übertragbare Jahreskarte - Missbrauchsgefahr)

Hier stellt sich die Frage, wie sichergestellt werden kann, dass Besitzer einer personifizierten oder übertragbaren Jahreskarte Anträge auf Entschädigung nur einmal beanspruchen. Die Missbrauchsgefahr liegt unseres Erachtens vor allem darin, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass Besitzer einer personifizierten oder auch übertragbaren Jahreskarte einmal beim regionalen Eisenbahnunternehmen, dann beim entsprechenden Verkehrsverbund und auch bei der ÖBB-Personenverkehr AG einen Antrag auf Entschädigung stellen können. Hier mangelt es an aufeinander abgestimmten elektronischen Lösungen.

ad § 4 Abs. 1 Z 3 (unaufgeforderte Entschädigungszahlung)

Das Problem laut Entwurf liegt darin, dass eine automatisierte Entschädigung eine tägliche Überprüfung der neu abgelaufenen Jahreskarten voraussetzt, was einen enormen administrativen Aufwand für die Unternehmen mit sich bringt.

Wir schlagen daher vor, das Wort „... **unaufgefordert** ...“ durch „... einmal im Jahr zum Ende der Geltungsdauer **auf Antrag** ...“ zu ersetzen. Im Sinne der EU-VO 1371/2007 muss dem Fahrgast nur die Möglichkeit eingeräumt werden, eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen zu können. Die Einhaltung des EU-Rechts wäre durch diesen Änderungsvorschlag gewährleistet.

Alternativ dazu schlagen wir vor, die Auszahlung der Entschädigung zwar unaufgefordert erfolgen zu lassen, jedoch nicht zum Ende der Geltungsdauer der Jahreskarte, sondern etwa bis zum Ende des Jahres, in dem die Gültigkeit der Karte endet.

ad § 4 Abs. 1 Z 3 letzter Satz

Die Festschreibung eines bestimmten Pünktlichkeitsgrades im Gesetz ist allein schon abzulehnen, weil auf Veränderungen nicht mehr flexibel bzw. nur mit Gesetzesänderung reagiert werden kann. Ein Pünktlichkeitswert von 95 % ist unabhängig davon jedenfalls zu hoch gegriffen.

Auch im Hinblick darauf, dass die in den gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen mit Bund und Ländern vereinbarten Pünktlichkeitsgrade zum einen nicht ident sein müssen und zum anderen nicht den im Entwurf geforderten 95 % entsprechen, sollte dieser Satz entfallen. Unterschiedliche Anforderungen an Unternehmen auf Vertrags- und Gesetzesbasis sind in der Praxis nicht handhabbar.

Bisher wurde der zu erreichende Pünktlichkeitsgrad von jedem Unternehmen selbst definiert. Diese Regelung nahm auf die jeweiligen konkreten Betriebsverhältnisse Bedacht, war praktikabel, ist erprobt und sollte daher beibehalten werden.

Zu unterscheiden wäre generell, ob es sich um eingleisige oder um eine zweigleisige Strecke handelt, weil dieser Umstand verschiedene Voraussetzungen schafft, den Pünktlichkeitsgrad zu erreichen.

Weiters spielt die Anzahl der auf der Strecke verkehrenden Züge eine entscheidende Rolle. Bei geringem Zugverkehr bedeutet bereits ein verspäteter Zug in der Prozentermittlung eine weit höhere Verschlechterung des Pünktlichkeitsgrades.

Fahrpläne - abgestimmt auf die verfügbare Infrastruktur - müssen auf einen definierten Betriebszustand ausgerichtet werden. Gerade im touristischen Verkehr auf Regionalbahnen kommt es bei einzelnen Zügen an gewissen Tagen zu verlängerten Stationsaufenthalten. Diese verlängerten Aufenthaltszeiten können aufgrund des Wetters und der Nachfrage - z.B. durch den Fahrradverkehr - nur beschränkt vorausgeplant werden.

Im Sinne kurzer Reisezeiten für die Fahrgäste können die Verkehrsunternehmen bei der Fahrplanerstellung, die über eine ganze Fahrplanperiode zu veröffentlichen ist, nicht überproportionale Reservezeiten bei allen Zügen an allen Tagen berücksichtigen.

Eine Simulation hat zudem ergeben, dass sich die Entschädigungszahlungen schon bei einer Erhöhung von 93 % auf 94 % Pünktlichkeitsgrad um rund 1,5mal erhöhen würden und bei einer Erhöhung von 93 % auf 95 % verdreifachen würden.

Vorstellbar wäre allenfalls ein Verspätungsgrad von 90 %, wobei Verspätungen bis 5 Minuten noch als pünktlich zu gelten hätten.

ad § 5

Die Ausweitung der „Fahrpreisentuschädigungen für andere Zeitfahrkarten“ lehnen wir ab. Auch hier liegt **golden plating** vor. Die EU-VO 1371/2007 sieht ein Entschädigungsmodell lediglich für den Fernverkehr vor. Im Fernverkehr gilt die genannte Verordnung jedoch ohnehin direkt. Es bedarf daher keiner weiteren nationalen Bestimmungen.

Für den Fall, dass die Bestimmung des § 5 nicht entfällt, müsste neben dem Stadtverkehr auch der **Nah- und Regionalverkehr** von einer derartigen Regelung **ausgenommen** werden!

Die Entschädigung für Jahreskartenbesitzer war schon 2010 ein Kompromiss und ein Zugeständnis an die Pendler, weil die Jahreskarte - trotz enormen Verwaltungsaufwandes - sich als einzige Zeitfahrkarte eignet, einem Entschädigungsmodell zugeführt zu werden.

Die Ausweitung des Entschädigungsmodells auf andere Zeitfahrkarten würde einerseits höhere Abgeltungszahlungen bringen, andererseits aber auch höhere Prozesskosten für die Eisenbahnen bei Kontrolle, Bestätigung der Verspätung (die Verspätung kann nicht in jedem Fall sofort bestätigt werden) und Auszahlung der Entschädigungsbeträge.

Im Ergebnis ist damit zu rechnen, dass die durch die Ausweitung der Fahrpreisentuschädigung erhöhten Kosten in zukünftigen etwas stärker ausfallenden Tarifanpassungen ihren Niederschlag finden werden.

Die Gefahr des Missbrauchs ist zudem außerordentlich hoch, da unter anderem unklar ist, wie die Verspätungsbestätigung für eine bestimmte Zeitfahrkarte erfolgen soll. Bestätigungen werden im Regelfall nicht im Zug gegeben werden können, da Nahverkehrszüge üblicherweise nicht mit Personal bzw. Zugbegleitern besetzt sind, was wiederum den Fahrgast verärgern könnte. Hinzu kommt die mangelnde Personifizierbarkeit der Karten.

Darüber hinaus ergeben sich noch Fragen, wie beispielsweise mit grenzüberschreitenden Zeitfahrkarten und internationalem Nahverkehr umzugehen ist. Es fehlt auch eine Einschränkung auf entgeltliche Zeitfahrkarten, ansonsten könnten auch Schüler- und Lehrlingsfreikarten in den Anwendungsbereich fallen.

Unter Bedachtnahme auf das 3. Hauptstück, § 9 Abs. 2, dürfte die Beurteilung der Angemessenheit unterschiedlich erfolgen. Im Sinne der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit sollte daher konkretisiert werden, dass von dieser Regelung ausschließlich Wochen- oder Monatskarten der Verkehrsverbundorganisationen umfasst sein sollen.

Zu überlegen ist daher, auch die Bedingungen zu den Entschädigungsregelungen in der ausschließlichen Kompetenz der Verkehrsunternehmen zu belassen, weil auch die betriebswirtschaftliche Kompetenz und Verantwortung beim Eisenbahnunternehmen liegen. Dazu wären auch die Regelungen im Eisenbahngesetz entsprechend anzupassen.

ad § 8 Abs. 3

Wie schon zu § 5 ausgeführt, könnte die Bescheinigung der genannten Umstände generell schwierig sein, da viele Verkehrsstellen nicht mehr durchgängig besetzt sind.

Darüber hinaus ist das Eisenbahnunternehmen, sofern die Anforderung zur Bestätigung nicht unmittelbar nach Verkehr des diesbezüglichen Zuges erfolgt, auf die bloße Aussage des Fahrgastes angewiesen. Der Nachweis eines Anschlussversäumnisses ist insbesondere bei Verbundfahrkarten/Streifenfahrkarten schwierig, da hier kein Zielbahnhof ersichtlich ist.

Weiters ist zu klären, wer die Bestätigung des versäumten Anschlusses durchzuführen hat, wenn zwei unterschiedliche Eisenbahnunternehmen an der Beförderung beteiligt sind (z.B. ÖBB-Regionalzug mit Anschluss zum Westbahn-Zug).

ad § 9

Die Erstattung von Gruppenfahrausweisen ist, vor allem im Hinblick darauf, dass der Ausweis von einer geringeren Teilnehmerzahl beansprucht wurde, in Frage zu stellen.

Liegt ein derartiger Fall vor, sind die Voraussetzungen für einen (normalerweise günstigeren) Gruppenfahrausweis gar nicht erfüllt und jeder einzelne Fahrgast müsste den vollen Preis bezahlen, da gar kein Erstattungsfall vorliegt.

Zudem sollte auch die gesonderte Behandlung von Sonderangeboten, Aktionspreisen usw. berücksichtigt werden, die einer Erstattung in der hier vorgesehenen Form nicht zugänglich sind.

ad § 12

Zu Abs. 1 stellt sich die Frage, wann eine Tarifänderung (Verkehrsverbund- bzw. Haustarif) als wichtig anzusehen ist. Die Zusammenfassung der wichtigsten Tarifänderungen stellt sich überhaupt problematisch dar, da grundsätzlich zwischen Verkehrsverbund- bzw. Haustarif unterschieden werden muss. Beim Verkehrsverbundtarif handelt es sich um ein Zonenmodell; der Haustarif ist dagegen kilometerabhängig. So besteht in den meisten Bundesländern/Regionen grundsätzlich Verbundexklusivität. Das bedeutet, dass bei der Fahrgastabfertigung im Verbund grundsätzlich nur der Verkehrsverbundtarif zur Anwendung kommt, sofern es nicht Fahrkartenarten bzw. Fahrausweise gibt, für die kein Verbundtarifangebot existiert oder im Verkehrsverbundtarif nicht vorgesehen sind (z.B. VORTEILScard Classic, VORTEILScard < 26, Gruppenreisen, Militärdienst, Zivildienst udgl).

Dieselbe Problematik ergibt sich bei der Zusammenfassung der wichtigsten Tarifbestimmungen, die in Bahnhöfen und Zügen auszuhängen sind.

§ 12 Abs. 3 erster Satz könnte noch dahingehend konkretisiert werden, dass es den Eisenbahnunternehmen ohne Beschränkungen möglich sein muss die ihnen obliegenden Pflichten zu erfüllen und die Fahrgäste bestmöglich von Störungen oder anderen unvorhersehbaren Ereignissen in Kenntnis zu setzen.

ad § 13 Abs. 2

Hier ist anzumerken, dass beispielsweise bei Fahrausweisen in Verkehrsverbänden (Zonensystem) kein Fahrtantritts- und Bestimmungsbahnhof ausgewiesen wird. Zählt dies als „begründete Ausnahme“?

ad § 15

In Abs. 3 ist vorgesehen, dass der erhöhte Fahrpreis auf maximal 10 % zu reduzieren ist, wenn der Fahrausweis nachgereicht wird. Es fehlt jedoch eine Frist für das Nachreichen des Fahrausweises. Wird der Fahrausweis erst nachgereicht, nachdem für das Eisenbahnunternehmen bereits größerer Aufwand entstanden ist (Mahnung, Zahlungskontrolle durch die

unternehmenseigene Buchhaltung bzw. Klagseinbringung), ist eine Beschränkung des erhöhten Fahrpreises nicht mehr zu rechtfertigen.

Die Regelung des § 15 Abs. 3 sollte um eine Frist zur Vorlage des Fahrausweises ergänzt oder die Reduzierung des erhöhten Fahrpreises angepasst werden, damit die Kosten für das Eisenbahnunternehmen gedeckt sind.

ad § 17

Bei nicht vernetzten Nebenbahnen gibt es den „Bahnhofbetreiber“ nicht. Derartige Regelungsinhalte sind nur bei interoperablen Verkehren sinnvoll, wenn eine Leistungsbeziehung (z.B. Infrastrukturbenutzungsgebühr) zwischen Infrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht. In den Erläuterungen wird eben auf diesen Umstand durch Nennung des Begriffs Möglichkeit hingewiesen. Als Adressat derartiger Regelungen ist der Besteller von Schieneninfrastruktur anzusehen.

Jedenfalls wurden die Kosten für derartige Maßnahmen im Vorblatt unter „Finanzielle Auswirkungen“ nicht ausgewiesen.

ad § 22

Die Zusammensetzung des Fahrgastbeirates ohne eine(n) ausgewiesene(n) Vertreter/in der Verkehrsbranche ist nicht sinnvoll. Es sollte zumindest die Branchenvertretung namentlich genannt sein, um auch einen entsprechend fachkundigen Vertreter eines Eisenbahnverkehrsunternehmens entsenden zu können bzw. zu müssen.

ad § 23

Auf tatsächliche Gegebenheiten abstellend sollte sich der Anwendungsbereich der entgeltlichen Beförderung von Gütern auf Haupt- und **vernetzte** Nebenbahnen beziehen.

ad §§ 30 und 31

Wir verweisen auf die obigen Ausführungen und wiederholen unsere Forderung, den Anwendungsbereich auf Haupt- und **vernetzte** Nebenbahnen zu beschränken.

ad § 33

Die im § 33 festgelegten Zeitpunkte des Inkrafttretens der Bestimmungen des EisbBFG sind so gewählt, dass eine seriöse Umsetzung der gesetzlichen Bestimmungen nicht gewährleistet werden kann. Der Entwurf macht entsprechende Vorbereitungsmaßnahmen erforderlich, wie etwa die Gestaltung von Aushängen, deren Herstellung und Verteilung, Aufbereitung von Informationen im Internet und Schulungen.

Der Gesetzgeber ist gehalten, entsprechende Bedingungen für eine realistische Umsetzung des Gesetzes zu schaffen.

Um den Aufwand (nicht nur an Kosten) möglichst gering zu halten und den Unternehmen für die zu setzenden Maßnahmen ausreichend Zeit einzuräumen, sollten die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes mit Fahrplanwechsel des Folgejahres in Kraft treten, also frühestens mit **15. Dezember 2013**, womit sich auch der Zeitpunkt des Inkrafttretens für § 4 Abs. 4 mit 1. Juli 2014 und § 20 Abs. 3 letzter Satz mit 1. Juli 2015 verschieben würde.

Zum Eisenbahngesetz

Anwendungsbereich

Wie eingangs erwähnt, fehlt auch hier eine Differenzierung der Nebenbahnen; der Anwendungsbereich muss sich - wie im Entwurf zum EisbBFG - auf Haupt- und **vernetzte** Nebenbahnen beschränken.

ad § 22b

Aus unserer Sicht ist das Procedere in Bezug auf die Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit nicht klar geregelt.

Die Beförderungsbedingungen inklusive Entschädigungsbedingungen sind der SCG bekannt zu geben. Gemäß dem Entwurf und den diesbezüglichen Erläuterungen sollen diese einer Gesetzesmäßigkeitkontrolle durch die SCG mit allfälliger Unwirksamkeitserklärung unterzogen werden.

In diesem Verfahren ist keine verbindliche Frist, in der die Beurteilung zu erfolgen hat, vorgesehen. Den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbänden sollte das Recht auf Anhörung eingeräumt werden.

Aus Gründen der Rechtssicherheit ist daher der letzte Satz in § 22b zu streichen.

Unklar ist auch, ob nur die erstmalige Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen der SCG bekanntzugeben ist oder auch jede Änderung dieser, wobei dann noch konkretisiert werden müsste, welche Änderungen bekannt zu geben sind und in welcher Frist diese der SCG vorgelegt und auch von der SCG bearbeitet werden müssen.

ad § 78a

§ 78a Abs. 5 letzter Satz müsste - wie auch mit den Sozialpartnern abgesprochen - wie folgt ergänzt werden: „erteilen, **sofern entsprechende Daten / Informationen vorhanden sind.**“

ad § 78b

Die Aufhebung von Beförderungsbedingungen gemäß § 78b ist unseres Erachtens systemfremd und führt letztlich zu einer Verlagerung von an sich zivilrechtlichen Fragen zu einer Verwaltungsbehörde. Ob eine Bestimmung den Anforderungen des Konsumentenschutzes genügt oder unwirksam ist, wird bislang richtigerweise ausschließlich von ordentlichen Gerichten beurteilt. Der Entwurf lässt Parallelverfahren befürchten, weil es aus Sicht des Verbrauchers sinnvoll sein kann, eine Bestimmung sowohl auf gerichtlichem Wege als auch vor der SCK zu bekämpfen. Wie dabei mit unterschiedlichen Ergebnissen umzugehen ist, bleibt offen. Ebenso fehlen Regelungen dazu, wer in solchen Verfahren Parteistellung genießt.

Sehr problematisch sehen § 78b Abs. 2 letzter Satz des Entwurfes: „**Weiters kann die Schienen-Control-Kommission die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen.**“

Wir hegen verfassungsrechtliche Bedenken gegen diesen durch kein Verfahren legitimierten, weitreichenden Eingriff in die ohnehin unionsrechtlich und einfachgesetzlich beschränkte Autonomie der Eisenbahnunternehmen bei der Erstellung ihrer Beförderungsbedingungen. Es würde völlig ausreichen, dem Eisenbahnunternehmen (bzw. Verkehrsverbund) die Verwendung der für unwirksam erklärten Bedingungen zu untersagen und eine Sanierungsfrist aufzutragen. Art 18 B-VG wird in Lehre und Rechtsprechung so verstanden, dass Rechte und Pflichten inhaltlich relativ genau im Gesetz festgelegt sein müssen, damit die Normadressaten ihr Verhalten daran ausrichten und die Vollzugsorgane Normen vorhersehbar vollziehen können. Flankiert wird dieser Aspekt von der Forderung nach einem effektiven Rechtsschutzsystem, auf dessen Grundlage der Normadressat die Einhaltung der Rechtsvorschriften durch die

Vollzugsorgane wirksam kontrollieren lassen kann (etwa durch die Institutionen des VfGH und VwGH).

Für den gegenständlichen Fall bedeutet dies: Der Gesetzgeber muss den Inhalt eines behördlichen Auftrags (Anordnung der Schienen-Control-Kommission) in seinen Grundzügen vorherbestimmen, derart, dass eine Überprüfung der Anordnungen möglich ist. Der vorgelegte Entwurf entspricht diesen verfassungsrechtlichen Anforderungen in keiner Weise. Vielmehr lässt er arbiträre, in keiner Weise vorhersehbare Entscheidungen der Schienen-Control-Kommission befürchten.

Die Überprüfung der Beförderungsbestimmungen durch die Kommission wäre völlig ausreichend. Jede Befugnis der Kommission, die über die Überprüfung der Beförderungsbestimmungen hinausgeht, ist überschießend und sachlich nicht gerechtfertigt.

§ 78b Abs. 2 letzter Satz muss daher ersatzlos entfallen.

In diesem Sinne darf der SCK betreffend Tariffhöhe und Tarifstruktur keine Entscheidungsbefugnis zukommen, da dies rein unternehmerische Entscheidungen sind. Vor einer verbindlichen Entscheidung der SCK sollte in jedem Fall ein Anhörungsverfahren der betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. Verbände verpflichtend vorgesehen sein, um die Beweggründe und Entscheidungsgrundlagen für die einzelnen Regelungen darstellen und in den Entscheidungsprozess einbringen zu können.

ad § 167

Die angedrohten Geldstrafen in Höhe von 7.000 Euro bis zu 10.000 Euro stehen in **keinem Verhältnis zu den zu ahndenden Gesetzesverletzungen und sind weit überzogen.**

Weit überzogen und bedenklich ist auch der **Straftatbestand** des § 167 Abs. 2: Wie ist etwa der Fall zu beurteilen, wenn ein Dritter die am Bahnsteig ausgehängten Fahrgastinformationen verunstaltet?

Erst wenn die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen klar ausformuliert sind, kann deren Nichteinhaltung mit Verwaltungsstrafen sanktioniert werden.

Ziffer 3, die die Sanktionierung bei der Nicht-Zurverfügungstellung der notwendigen Personen- und Fahrausweisdaten vorsieht, ist aufgrund der unklaren Regelung in § 4 Abs. 2 von der Strafbarkeit jedenfalls auszunehmen. Hier müssten erst Entschädigungsregelungen zwischen den Verkehrsverbänden und deren Partnern einheitlich ausformuliert werden, bevor Sanktionen angedroht werden können.

Abschließend ist festzuhalten, dass bei der Umsetzung der einzelnen Regelungen erhebliche Systemmängel und nicht vertretbarer Verwaltungsaufwand zu befürchten sind. So stehen einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand in der Größenordnung von mehreren tausend Euro - auch bei einem nach den angestrebten Standards abgewickelten Betrieb - keine Mehreinnahmen gegenüber und der Ablauf wird zusätzlich verkompliziert.

Bei konsequenter Umsetzung einzelner Regelungen würde das Gegenteil der angestrebten Fahrgastzufriedenheit erzielt (vgl. die obigen Ausführungen zur Anschlussproblematik in der Region).

Hohe Anforderungen an die Qualität von Dienstleistungen und damit zusammenhängend Fahrgästerechte sind in der heutigen Gesellschaft nicht wegzudenken. Es sollte jedoch sowohl auf europäischer als auch auf innerstaatlicher Ebene die Geltendmachung und Erhöhung der

Transparenz der Fahrgastansprüche nicht mehr Aufwand erforderlich machen, als dem Fahrgast schließlich als Wiedergutmachung zukommt.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin