

Verkehrsabwicklung und Unregelmäßigkeiten bei Baustellen – Kompetenzen der Behörden in Österreich

Dr. Gertraud Redl, LL.M.

Wettbewerbsüberwachung der Schienen-Control Kommission

Wettbewerbsüberwachung

- Unwirksamerklärung (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG)
 - SNNB, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie
 - Bestimmungen des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts oder
 - unmittelbar anzuwendendem Unionsrecht über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktsnicht entsprechen.
 - insb Diskriminierungsfreiheit zu prüfen, da Bestimmungen des EisbG über Regulierung die diskriminierungsfreie Zugangsgewährung vorsehen.
- Untersagen der Berufung auf unwirksam erklärte (Teile von) SNNB (§ 74 Abs 1 Z 6 EisbG)

Wettbewerbsüberwachung

- Anordnen/Untersagen eines Verhaltens (§ 74 Abs 1 Z 1 - 4 EisbG):
 - Anordnen eines Verhaltens eines regulierten Unternehmens, das
 - den Bestimmungen des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts sowie
 - den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts regelnden Rechtsvorschriften entspricht.
 - Untersagen nicht entsprechenden Verhaltens

Verfahren der Schienen-Control Kommission betreffend Baustellen

I) Sperre Sanierung Brennerstrecke

- Sanierung der Brennerstrecke im Jahr 2012
- Verfahren der SCK betreffend Art und Dauer der Sperre:
 - ursprünglich 3-monatige Gesamtsperre geplant
 - insb Güterverkehrsunternehmen dagegen
 - Erörterung verschiedener Varianten der Bauführung
 - Ziel: Kompromiss zwischen Interessen an Trassenverfügbarkeit und an möglichst kostengünstiger Bauführung
 - → 5 Wochen Totalsperre, davor 8 und danach 3 Wochen eingleisiger Betrieb sowie 6 Wochenendsperren

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- SNNB: Priorisierung der RoLa-Züge vor allen anderen Verkehren für Dauer des eingleisigen Betriebs auf der Brennerstrecke
- SCK: Prüfung der Priorisierung in Hinblick auf diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur:
 - Anwendbarkeit der Bestimmungen betreffend überlastete Infrastruktur? (§§ 65c ff EisebG; Umsetzung von Art 22, 25, 26 RL 2001/14/EG)
 - Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären, wenn
 - Trassenbegehren iRd Netzfahrplanerstellung nach Koordinierung nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann oder
 - abzusehen ist, dass Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- innerhalb von 6 Monaten: Kapazitätsanalyse
- innerhalb weiterer 6 Monate: Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität
- Kapazitätsanalyse: Gründe für Überlastung und Darlegung möglicher kurz- und mittelfristiger Abhilfemaßnahmen
- Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität: insb mögliche Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- Kein Engpasszuschlag oder kein befriedigendes Ergebnis durch Engpasszuschlag → Vorrangregeln:
 - 1) Trassenbegehren zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten
 - 2) alle anderen Trassenbegehren nach Höhe des gesellschaftlichen Nutzens; Güterverkehrsleistungen, insb grenzüberschreitenden, ist höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen →
 - a) grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen
 - b) innerstaatliche Güterverkehrsleistungen
 - c) Personenverkehrsleistungen (sofern nicht zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten)

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- Standpunkt des EIU:
 - zu sanierende Strecke ist überlastete Infrastruktur iSv § 65c EisbG → Anwendung der Priorisierungsregeln für überlastete Strecke
 - diesen Regeln entspricht Priorisierung der RoLa: höherer gesellschaftlicher Nutzen als andere Verkehre

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- Bescheid der SCK (27.05.2011, SCK-WA-11-014):
 - keine überlastete Schieneninfrastruktur iSv § 65c EisbG:
 - § 65c EisbG bezieht sich auf Fälle, in denen Gründe für Überlastung und mögliche Abhilfemaßnahmen noch nicht bekannt
 - Geplante Sanierung der Brennerstrecke zugleich Grund des Kapazitätsengpasses und Maßnahme zu dessen Behebung
 - → Grund der Überlastung und Maßnahme zur Steigerung der Kapazität bereits bekannt
 - lange Fristen für Erstellung von Kapazitätsanalyse und Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität → Bestimmungen gelten für langfristig bestehende Kapazitätsprobleme

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- keine Priorisierung gemäß § 65c EisbG
 - Priorisierung der RoLa wäre selbst bei überlasteter Schieneninfrastruktur iSv § 65c EisbG nicht zulässig:
 - Priorisierung vor allen anderen Verkehren unabhängig davon, ob gemeinwirtschaftliche Leistungen oder grenzüberschreitende Verkehre, widerspricht § 65c EisbG.
- → Verstoß gegen Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur
- → Unwirksamklärung + Auftrag an Infrastrukturbetreiber, Bestimmung aus SNNB zu entfernen und sie bei der Trassenzuweisung nicht anzuwenden

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- Beschwerde an Verwaltungsgerichtshof
- Abweisung der Beschwerde (26.03.2012, 2011/03/0152):
 - Vorschriften betreffend Überlastung haben offenkundig langfristige Kapazitätsengpässe im Auge, nicht aber baustellenbedingte kurzfristige Kapazitätseinschränkungen
 - formale Überlastungserklärung, (zwingend vorgesehene) Kapazitätsanalyse und Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität wären bei Bauvorhaben nicht sinnvoll.
 - keine spezielle gesetzliche Regelung für sanierungsbedingte Kapazitätsengpässe → Zuweisung nach Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit

II) Priorisierung Rollende Landstraße

- Heranziehen der Kriterien für Zuweisung auf überlasteter Infrastruktur naheliegend:
 - bringen sachlich gerechtfertigte Differenzierung im Umgang mit beschränkten Ressourcen zum Ausdruck
- → Priorisierung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen wäre zulässig gewesen
- → nicht jedoch Priorisierung nur der Züge der RoLa

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Klauseln in SNNB einiger EIUs:

Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse wie Verspätungen und Umleitungen auf Grund von Störungen in der Betriebsabwicklung liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und auf Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners.

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Bescheid der SCK (25.10.2013, SCK-13-041):
 - Widerspruch zu § 67 Abs 7 EisbG idF BGBl I 2004/38 bzw Art 11 RL 2001/14/EG:
 - Benützungsentgeltregeln müssen leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den EVUs und dem EIU Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten.
 - Klausel führt zu Ausschluss von Ansprüchen des betroffenen EVU auf Minderung des Entgelts.
 - → schafft keinen Anreiz für das EIU, im Fall von Betriebsstörungen möglichst bald den normalen Betriebszustand wiederherzustellen.

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Diskriminierung
 - Ausschluss der Ansprüche des von einer Betriebsstörung betroffenen EVU auf Minderung des Entgelts → EVU, das eine infolge Betriebsstörung mangelhafte Leistung erhält, hat dasselbe Entgelt zu bezahlen wie EVU, das die vereinbarte, mangelfreie Leistung erhält.
 - allgemeiner Gleichheitssatz: vergleichbare Sachverhalte dürfen nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, es sei denn, dies ist objektiv gerechtfertigt.
 - → hier: sachlich nicht gerechtfertigte Gleichbehandlung unterschiedlicher Sachverhalte

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Überwälzung des Risikos von Betriebsstörungen auf EVU nicht sachgerecht: Risiko vom EIU eher beherrschbar als vom EVU
- Abweichung von vereinbarter Zugtrasse infolge Betriebsstörung ist Mangelhaftigkeit der Leistung des EIU → Gewährleistung (§§ 922 ff ABGB)
- Selbst wenn Risiko bei Leistungserbringung als typisch anzusehen ist, wird es nicht deshalb dem Gläubiger zugeordnet.

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Sittenwidrigkeit (§ 879 ABGB)
 - Sittenwidrigkeit insb dann anzunehmen, wenn
 - grobe Verletzung rechtlich geschützter Interessen oder
 - grobes Missverhältnis zwischen den Interessen der Beteiligten
 - Klausel unter folgenden Aspekten sittenwidrig:
 - Überwälzung eines unvorhersehbaren und unkalkulierbaren Risikos ohne entsprechende Abgeltung, wobei Risiko eher vom EIU als vom EVU beherrschbar wäre
 - Gewährleistungsausschluss würde bei starken Abweichungen von der vereinbarten Leistung zu gravierender Äquivalenzstörung führen → für solche Fälle kann Gewährleistung aber nicht ausgeschlossen werden

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Gewährleistungsverzicht erstreckt sich auch nicht auf Fehlen bestimmter zugesagter Eigenschaften; Leistungen des EIU aber genau umschrieben
- → Unwirksamklärung + Auftrag,
 - Bestimmung aus SNNB zu entfernen und
 - sich den Zugangsberechtigten gegenüber nicht mehr darauf zu berufen
- → Beschwerde an Verwaltungsgerichtshof

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs (30.06.2015, 2013/03/0150)
 - Klausel weist Risiko der Störung auch dann zur Gänze dem EVU zu, wenn Störung nicht auf das Verhalten des EVU zurückgeht.
 - Betriebsstörungen wie Verspätungen oder Umleitungen liegen im Verhältnis EIU – EVU in der Sphäre des EIU, wobei sie vom EVU weniger als vom EIU beherrschbar erscheinen.
 - Risikozuweisung offensichtlich nicht im Einklang mit § 67 Abs 7 EisbG: bietet keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungen der Schieneninfrastruktur seitens EIU
 - Diskriminierungsverbot verlangt nicht nur, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich behandelt werden, sondern auch, dass unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Behandlung objektiv gerechtfertigt ist.

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- § 879 ABGB kann im Rahmen eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens gemäß § 74 EibG insoweit zum Tragen kommen, als diese Grundsätze im Rahmen der Zuständigkeit der SCK zur Hintanhaltung von Diskriminierungen – mit der auch gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des EibG betreffend das vom Infrastrukturbetreiber festgesetzte Entgelt eingehalten werden – Deckung finden.
- → Abweisung der Beschwerde

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- In der Folge Abänderung der Bestimmung:
 - Risikoüberwälzung nur dann, wenn Störung auf
 - höhere Gewalt,
 - Fehlverhalten eines EVU, welches dem EIU nicht zurechenbar ist, oder
 - Fehlverhalten eines Dritten

zurückzuführen ist und Leistung (ev abweichend oder verspätet) durch EVU in Anspruch genommen wurde.

 - Keine Entgeltnachlässe für vom EIU nicht zu vertretende Betriebsstörungen, da Eisenbahnsystem wie alle Eisenbahninfrastrukturnetze bzw technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten ist und Entgelte nicht die Vollkosten decken.

III) Risikoüberwälzung bei Störungen

- Unwirksamerklärung durch SCK (10.04.2014, SCK-14-001; 14.07.2016, SCK-16-003)
- Von Bundesverwaltungsgericht bestätigt
(18.09.2015, W110 2008038-1/16E; 29.01.2018, W110 2133229-1/13E):
 - kein maßgeblicher Unterschied zur ersten Bestimmung
 - insb keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

- Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für Bau und Veränderung von Eisenbahnanlagen (§ 31 EisbG)
 - Zuständigkeit (§ 12 EisbG):
 - bei Hauptbahnen: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
 - bei Nebenbahnen und Straßenbahnen: Landeshauptmann
 - bei nicht-öffentlichen Eisenbahnen: Bezirksverwaltungsbehörde
 - mehr als eine Art von Bahn umfasst: jeweils höherrangige Behörde
- Antrag (§ 31a EisbG):
 - Bauentwurf (einschließlich Bau- und Betriebsprogramm)
 - projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten (zum Beweis, ob Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht)

Meldung an Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Meldung von Unfällen und Störungen

- unverzügliche Meldung von
 - Unfällen und
 - Störungenauf öffentlichen Eisenbahnen und Anschlussbahnen (§ 19c EisbG)
- Meldung an Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
- Meldepflichtig:
 - „Eisenbahnunternehmen“ → Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen

Meldung von Unfällen und Störungen

- MeldeVO-Eisb 2006 des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie:
 - Regelungen über Umfang und Form der Meldungen
 - zu melden sind ua
 - Gefährdungen von Personen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen
 - Unfälle und Störungen jedenfalls dann, wenn aufsehenerregende Auswirkungen, wie insbesondere mediale Berichterstattung, erkennbar sind

Meldung von Unfällen und Störungen

- Ziel der Sicherheitsuntersuchungen (§ 4 UUG 2005):
 - Feststellung der möglichen Ursachen eines Vorfalls
 - Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen
 - → Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle
 - nicht: Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen

DANKE FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT