Heft 1-2

61. Jahrgang

Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft – ÖZV

(bis 1989 Verkehrsannalen)

Gedruckt mit Unterstützung unserer Kuratoriumsmitglieder sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Medieninhaber und Herausgeber: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG);
1090 Wien, Kolingasse 13/7, Telefon: +43 / 1 / 587 97 27, Fax: +43/ 1 / 585 36 15

Redaktion: Chefredakteur: Univ.- Lektor Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich
Chefredakteur Stv.: Univ.- Lektor DI Dr. Markus Ossberger
Redaktion: DI Dr. Ruth Hierzer
Redaktionsbeirat: Ao.Univ.Prof. Dr. Günter Emberger, Univ.-Prof. Dr. Norbert Ostermann, Ass.-Prof. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier, Univ.-Prof. Dr. Klaus Rießberger, Univ.-Prof. Dr. Gerd Sammer, Dr. Sepp Snizek, Dr. Csaba Szèkely, Dr. Helmut Zolles
alle 1090 Wien, Kolingasse 13/7

Hersteller: **OUTDOOR PRINT-MANAGEMENT**
Getreidemarkt 10, 1010 Wien

Bezugsbedingungen:

Der Bezug der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist an die Mitgliedschaft bei der ÖVG gebunden.

Jahresbeitrag:

für Jungmitglieder	€ 18,—
für ordentliche Mitglieder (Einzelpersonen)	€ 39,—
für fördernde Mitglieder	€ 190,—
für Unternehmensmitglieder unter 100 Mitarbeiter	€ 450,—
für Unternehmensmitglieder über 100 Mitarbeiter	€ 900,—
für Kuratoriumsmitglieder	€ 2.500,—

Darüber hinaus kann die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft zu einem Kaufpreis von € 8,00 je Einzelheft zuzüglich Versandspesen erworben werden.

Auskünfte erteilt das Sekretariat der ÖVG, 1090 Wien, Kolingasse 13/7,
Telefon: +43 / 1 / 587 97 27, Fax: +43 / 1 / 585 36 15
E-Mail: office@oevg.at, Homepage: www.oevg.at

Die österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft erscheint viermal jährlich.

Manuskripte müssen druckfertig, wenn möglich in einem gängigen Textverarbeitungssystem, verfasst sein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Gewähr übernommen werden. Über die Annahme eines Beitrages entscheidet die Redaktion.

Der Nachdruck von Artikeln ist, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Offenlegung gemäß Mediengesetz:

Ziel der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist es, die Verkehrswissenschaft zu fördern, verkehrswissenschaftliche, -technische und -politische Themen zu behandeln, Lösungen aufzuzeigen sowie neue Erkenntnisse der verkehrswissenschaftlichen Forschung bekannt zu machen.

Der verkehrspolitische Standpunkt

Wolfgang WEIGEL

Der Shared Space, die Fußgänger- und anderen Begegnungszonen … die Reibungslosigkeit der Beziehung bzw. des geordneten Verkehrslaufs in jeglichem Bereich, in dem Verkehrsteilnehmer im Benzinross, per Fahrrad oder zu Fuss aufeinander treffen, hängt vom Verhalten der Beteiligten ab …und dieses Verhalten wiederum wird - oder wird auch nicht - durch entsprechende Regeln geleitet. Regellosigkeit muss zum Scheitern führen. Warum das so ist und wie die – wirksamen – Regeln beschaffen sind, davon handeln die folgenden Ausführungen.

Die Bewegung mehrerer Verkehrsteilnehmer gleichzeitig im Raum birgt Konfliktstoff. Ein Gefahrenelement sind Kollisionen vor allem bei unterschiedlichen Arten der Fortbewegung. Kaum weniger wichtig sind unterschiedliche Grade der Aufmerksamkeit und Reaktionsgeschwindigkeit auf Grund des Alters („vom Kind bis zum Greis"). Im Verkehr besteht also ein (latentes) Risiko der Verletzungsgefahr. Die Ökonomie bezeichnet diese Art von Verletzungsgefahr als „negativen externen Effekt". Damit ist gemeint:

- Während die Bewegung einer Person – zu welchem Zweck auch immer[1] - dieser einen Vorteil verschafft, beeinträchtigt sie das Wohlergehen einer betroffenen Person, ohne dass diese gewarnt hätte werden können oder dafür im Augenblick des Geschehens eine Abgeltung erheischen kann.
- Es ist ganz entscheidend, dass im Verkehrsgeschehen niemand voraussehen kann, welche von allen Personen die (mögliche) Kollision betreffen wird. Folglich lässt sich auch keine Vereinbarung treffen, anders als zum Beispiel bei einer Party, wo man den Nachbarn schon vorwarnen und im Einvernehmen für dessen Beeinträchtigung des Wohlbefindens schon einmal eine Entschädigung offerieren kann.[2]

Im Verkehrsgeschehen indessen sind Vereinbarungen a priori zwischen Auslöser und Opfer des externen Effekts ausgeschlossen, aber trotzdem ist das Risiko einer Kollision unvermeidbar. Es kann durch strikte Trennung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer auch nur zum Teil verringert werden, denn spätestens dann, wenn sich die getrennten Bewegungsräume kreuzen, ist das Risiko wieder gegenwärtig.

Die Reduktion des Risikos setzt ein entsprechendes Maß von Umsicht und Sorgfalt jeder einzelnen Person voraus. Es ist jedoch fraglich, ob solche Umsicht und Sorgfalt von jeder einzelnen Person jederzeit und überall freiwillig an den Tag gelegt werden. Wenn zum Beispiel alle Teilnehmer darauf beharren, dass sie selbst keine Umsicht und Sogrfalt walten lassen müssen, sondern dass Vorsicht und Rücksicht ausschließlich Sache „der Anderen" sei, dann werden die Gefährdungen größer und Schädigungen unvermeidbar werden. Ökonomisch gesehen ist niemand bereit, einen Verzicht in Form von langsameren und überlegten Bewegungen im Raum auf sich zu nehmen, während jede Person von allen anderen erwartet, einen solchen Verzicht auf sich zu nehmen. Es geht hier um die Ökonomisierung dessen, was man Rücksichtnahme nennen könnte.

Wenn das grundsätzliche schematische Bild, das Ökonomen vom Menschen haben, im Prinzip zutrifft, dann können Umsicht und Vorsicht, oder „Rücksichtnahme" nur dadurch erreicht werden, dass die Verletzung Dritter wegen fehlender Umsicht und Vorsicht unter Sanktion gestellt wird. (Nicht nur) In der Rechtsökonomik handelt es sich dabei um Haftungsregeln.[3]

Welche Wirkungen haben Haftungregeln, welche sollen sie haben? Nun, angenommen, ich vermag zwischen meinem Verhalten und der möglichen Unfallgefahr eine Beziehung herzustellen. Für ein Beispiel seien Fussgänger herangezogen. Überlegte Wahl meines Weges wird dann zum Beispiel zur Vermeidung eines als Radweg gekennzeichneten Teils der Verkehrsfläche führen. Dies jedoch kann bedeuten, dass ich nicht den kürzesten Weg wählen kann, oder einen, der im Schatten liegt, oder was auch immer – die Vorsichtsmassnahme fordert einen Verzicht! Aber warum sollte ich diesen Verzicht leisten, wo doch die Radfahrer ebenso gehalten sind, ihre Geschwindigkeit zum Beispiel (und in Abhängigkeit von der Beherrschung des Velozipeds) an der Möglichkeit zu orientieren, dass Fussgänger unerwartet auf dem Radweg auftauchen?

Das Hin- und Hergeschiebe der Verantwortlichkeit kann in geordnete Bahnen gelenkt werden!

Deren gibt es zwei zur Auswahl:

• Die Verschuldenshaftung und

• Die Gefährdungshaftung.

In bewusster Vereinfachung (die gleich noch relativiert werden wird) legt die Verschuldenshaftung fest, dass ich für den Nachteil, der einer anderen Person beispielsweise durch eine Kollision entsteht, dann verantwortlich bin und für Folgekosten herangezogen werde, wenn ich mich nicht optimal umsichtig und sorgfältig bewegt habe.

Demgegenüber sieht die Gefährdungshaftung vor, dass ich unabhängig von Ausmaß meiner Umsicht und Sorgfalt für einen Schaden verantwortlich bin.

Wenn man nun davon ausgeht, dass Menschen nicht nur vernunftbegabt sind, sondern diese Vernunft auch einsetzen, dann lässt sich beweisen, dass sie sich ganz unabhängig davon, ob sie durch Verschuldenshaftung oder durch Gefährungshaftung gelenkt werden, optimal sorgfältig bewegen werden. Die Erklärung dafür ist einfach:

- Will man die Wahrscheinlichkeit, mit dem jemandem ein Schaden in einem mit dem Mangel an Sorgfalt wachsenden Ausmaß erwächst und die Aufwendungen für die eigene Sorgfalt minimal halten, dann ergibt sich daraus ein Maß an Sorgfalt, bei dem die Gesamtkosten minimal sind – ein optimales Maß an Sorgfalt.

- Diese Feststellung trifft auch für Personen zu, welche der Gefährdungshaftung unterliegen: Wer möchte schon mehr Lasten tragen wollen, als jene, die unvermeidbar sind!

Jedoch: Wenn eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern der Gefährdungshaftung unterworfen ist, und die anderen der Verschuldenshaftung, oder womöglich keinerlei Haftung, dann werden die Letztgenannten dazu neigen, sich eher sorglos zu bewegen, weil ja die Last der Verantwortung klar bei jenen liegt, die der Gefährdungshaftung unterliegen.

Um der Kürze willen: Es hat schon gute Gründe, dass Automobilisten der Gefährdungshaftung unterliegen. Es gilt auch zu bedenken, dass der Beweis nicht allzu schwer zu führen ist, dass dann, wenn alle Beteiligten jeweils der Verschuldenshaftung unterworfen sind, sich alle – unter der zweifellos nicht ganz unproblematischen Annahme, sich ihrer Vernunft zu bedienen – optimal umsichtig und sorgfältig verhalten werden.

Wenn man also Räume mit „Shared Space“ schafft, Begegnungszonen und andere Zonen, bei denen notwendiger Weise Überschneidungen und Kreuzungen sattfinden, dann kann man nicht einfach den unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen Rechte zuweisen und basta. Funtionieren kann das nur, wenn die Verantwortlichkeit für die Wahl der Umsicht und Sorgfalt statuiert wird. Es geht nicht anders: Unbeschränkte Ratio verleitet zum Trittbrettfahren, oder anders ausgedrückt dazu, den eigenen Vorteil auf Kosten dessen der anderen zu suchen.

Natürlich ist, wie wir alle wissen, die Welt kompliziert. Das macht die – meist kommunale – Politik im angesprochenen Bereich nicht einfacher. Es muss „natürlich gesagt werden“:

1. Die Verantwortlichkeit kann natürlich auch zwei (oder sogar mehr-) seitig sein: Verabsäumt Herr B die optimale Sorgfalt, während sich Frau A darum bemüht, ist B zur Verantwortung zu ziehen und umgekehrt. Verabsäumen beide die optimale Sorgfalt, müssen sie die Folgen anteilig tragen.

2. Wirklich kompliziert wird die Sache dadurch, dass Befunde der experimentellen Milkroökoniomie und der verhaltensbasierten Rechtsökonomik systematische Fehleinschätzungen und Fehlhandlungen der als rational eingeschätzten Menschen ans Tageslicht fördern. Um im Rahmen dieses kurzen Beitrags zur aktuellen Politik nur ein illustratives Beispiel zu bieten: Es gibt die systematische (Fehl-) Einschätzung „mir kann so was nicht passieren“, beipielsweise in der Frage, ob man für Falschparken ein Strafmandat einfährt: Es zeigt sich, dass Menschen in den beiden folgenden Situationen völlig unterschiedlich reagieren: Wenn nämlich nicht erkennbar ist, ob und wer in einer Kurzparkzone schon sanktioniert wurde, dann neigen Menschen dazu, das eigenen Risiko gering zu halten.[4]

Eine abschließende Bemerkung zur „Moral von der Geschicht‘“ und zur Moral selbst:

- Menschen handeln zu verschiedenen Zeiten in unterschiedlichen sozialen Rollen. Dies trifft auch auf Verkehrsteilnehmer zu. Wer unter bestimmten Voraussetzungen das Auto wählt, geht unter anderen Voraussetzungen zu Fuß, und manchmal entscheidet die Person sich eben für das Fahrrad – oder den Tretroller ... Der Lösungsansatz besteht nicht darin, gesellschaftlich unterschiedliche Gruppen strikte voneinander zu trennen, sondern darin, eindeutige Spielregeln für dieselben Menschen in unter-

schiedlichen Rollen als Verkehrsteilnehmer zu finden.

- Es ist gefährlich, verkehrspolitische Konzepte umzusetzen, ohne sich der essentiellen Voraussetzungen für deren Funktionstüchtigkeit zu vergewissern. Diese Voraussetzungen sind immer und überall die konditionierten Verhaltensweisen der Menschen; diese sollten eigentlich bekannt sein.

Verweise:

1 Selbst der Weg ins Krankenhaus oder zur (ungeliebten) Arbeit ist nützlich insofern, da dieser zweckorientiert ist.
2 Wobei natürlich a priori nichts darüber ausgesagt werden kann, ob dieser Nachbar für ein solches Anerbieten zugänglich ist.
3 Noch sind diese keine juristische Kategorie, sondern eine, die ökonomische Anreizwirkungen betrifft.
4 Wenn jedoch in derselben Kurzparkzone die parkenden Autos mit großen orangen Banderolen gekennzeichnet sind als „Falschparker“, dann gehen die Übertretungen drastisch zurück.

Auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum: Das „Vierte Eisenbahnpaket“ als vorläufiger Endpunkt dieser Entwicklung

Klaus GSTETTENBAUER

1. Vorbemerkung

Der Verkehrssektor war lange Zeit durch nationale Politik bestimmt. Dies zeigte sich insbesondere im Schienensektor, in welchem die Staaten Eigentümer ihrer Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturen waren und auch noch sind, und in dem auch unterschiedliche Interessensverbände überaus einflussreich sind.

Einen ersten Impuls zu einer „erzwungenen“ gemeinsamen Verkehrspolitik setzte das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985[1], wonach dieser den Rat wegen Untätigkeit hinsichtlich der Erlassung gemeinschaftlicher Verkehrsregelungen verurteilte. (Der ursprüngliche Artikel 75 des EG-Vertrages enthielt bis 1.5.1999 eine Bestimmung, nach der die gemeinsamen Regeln für den innergemeinschaftlichen Verkehr bis zum 31.12.1969 zu erlassen gewesen wären). Bis 1983 war jedoch wenig auf diesem Gebiet geschehen, sodass das Europäische Parlament mit Unterstützung der Kommission eine entsprechende Klage gegen den Rat beim EUGH einbrachte.

2. Eine „Renaissance“ des Eisenbahnsektors in der Gemeinschaft

Die Kommission erließ in den 1990-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts einige richtungsweisende Entscheidungen auf diesem Gebiet, so v.a. die Richtlinie 91/440/EWG[2], wonach die Unternehmen ihre Geschäftsbereiche Infrastruktur und Verkehrsbetrieb buchhalterisch trennen mussten. Die Richtlinie 95/18/EG[3], die erstmals einheitliche Kriterien für Europakonzessionen normierte, und die Richtlinie 95/19/EG[4], die die Kriterien für die Trassenzuweisung, für die Berechnung und Einhebung des Infrastrukturbenutzungsentgeltes sowie die Einrichtung einer Schienenregulierungsstelle festlegte, ergänzten einander und bildeten mit der Richtlinie 91/440/EWG die Basis für das „Erste Eisenbahnpaket“[5], welches im Rat 2001 beschlossen wurde und bis zum Jahre 2003 in den Mitgliedstaaten in das jeweilige innerstaatliche Recht umzusetzen war.

Zwei weitere „Eisenbahnpakete“ folgten, eines aus dem Jahre 2004[6], worin im Wesentlichen die technische Harmonisierung und die vollständige Marktöffnung im Frachtverkehr vorangetrieben sowie die Rechtsgrundlage für die Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur festgeschrieben wurden und eines aus dem Jahre 2007[7], mit dem Lok- und Triebfahrzeuglenkberechtigungen harmonisiert sowie Liberalisierungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr und schließlich Rechte und Pflichten für Fahrgäste eingeführt wurden.

Mit der ebenfalls 2007 erlassenen Verordnung hinsichtlich der Neuorientierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen[8] wird auch im öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene und auf der Straße (Busdienste) ein gewisser kontrollierter Wettbewerb eingeführt. Diese Verordnung regelt, wie die zuständigen Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können und unter welchen Bedingungen diese Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten gewähren.

Im Jahre 2008 erließen Rat und Europäisches Parlament eine Neuauflage der Interoperabilitätsrichtlinie[9]. die alle bisherigen Legislativakte auf diesem Gebiet vereinigt und erstmals die Anerkennung von Fahrzeugzulassungen gemeinschaftsweit harmonisiert.

Zusammenfassend können daher die Maßnahmen des „Ersten Eisenbahnpaketes“ im Wesentlichen als ordnungspolitische Zielsetzungen bezeichnet werden (Trennungsmaßnahmen, Marktzugangsregelungen, Wettbewerbsaufsicht), die Vorschriften des „Zweiten Eisenbahnpaketes“ als Festlegungen zur technischen Harmonisierung werten (Eisenbahnsicherheit, Interoperabilität, Europäische Agentur), während die Inhalte des „Dritten Eisenbahnpaketes“ drei sehr unterschiedliche Legislativakte vorsehen (Interoperabilität der Lok- und Triebfahrzeugführertätigkeit, Marktzugangsregelungen und Konsumentenrechte).

Im Jahre 2010 begannen im Rat und Parlament die Verhandlungen für weitere Maßnahmen auf dem Gebiet des Schienensektors, was 2012 in einer weiteren Richtlinie[10] mündete. Diese Richtlinie harmonisiert nunmehr die Vielzahl der bisherigen Richtlinien im Umfeld des ersten Eisenbahnpaketes (daher auch Neufassung des „Ersten Eisenbahnpaketes“[11], englisch als „re-

cast“ bezeichnet) und wird um einige neue Maßnahmen erweitert:

- Diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen wie Bahnhöfe, Werkstätten, Verschubanlagen, Anlagen zur Stromversorgung etc. für alle Eisenbahnunternehmen durch klare Organisationsregelungen in den Eigentumsverhältnissen (organisatorische Trennung des Betreibens dieser Einrichtungen vom Betreiben der übrigen Infrastruktur).
- Bonusregelungen beim Schienenbenutzungsentgelt bei Verwendung lärmarmer sowie mit ETCS-Systemen ausgestatteter Fahrzeuge (verpflichtende Internalisierung der Lärmkosten).
- Stärkung der Rechte der Regulatoren (insbesondere hinsichtlich Kontrollmöglichkeiten bei der staatlichen Finanzierung der Infrastruktur).
- Strikte Regelungen hinsichtlich der Unabhängigkeit der Regulatoren von staatlichen Institutionen sowie ihrer entscheidungsbefugten Organe.
- Einführung so genannter „Delegierter Rechtsakte“[12], wonach der Kommission gemäß Lissabon-Vertrag Befugnisse zur Erlassung von Durchführungsmaßnahmen übertragen werden können (im Wesentlichen nur solche Ausführungsgesetze, die keine grundsätzliche Änderung des Legislativaktes bewirken).

Diese Richtlinie lässt jedoch sowohl die weitere Netzöffnung im innerstaatlichen Personenverkehr (bis dato ist der gesamte Güterverkehr und der grenzüberschreitenden Personenverkehr inklusive Kabotage im gesamten Unionsgebiet liberalisiert) als auch eine über die buchhalterische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Betreiben von Eisenbahnverkehrsleistungen hinausgehende Trennung dieser Bereiche unberührt. Das bleibt einem weiteren, dem so genannten „Vierten Eisenbahnpaket“ vorbehalten.

3. Das sogenannte „Vierte Eisenbahnpaket“

3.1. Einleitung

Am 30. Jänner 2013 präsentierte die Europäische Kommission eine Mitteilung[13], worin sie ihre Argumente für die Vorlage dieses sehr umfassenden „Paketes“ darlegt. Insgesamt umfasst es 16 Dossiers, bestehend aus sechs eigentlichen Legislativvorschlägen, einer Mitteilung, drei Berichten (über die Fortschritte der Interoperabilität[14], über Profil und Aufgaben des anderen Zugpersonals“[15], über die Marktöffnung[16]) sowie sechs weiteren Papieren zu den Folgenabschätzungen dieser Vorschriften.

Grundsätzlich obliegt es einer Ratspräsidenschaft, welche Themen sie auf ihre Agenda setzt. Irland hatte in der ersten Hälfte des Jahres 2013 den Vorsitz im Rat, gefolgt von Litauen ab Juli 2013 bis Ende Dezember 2013. Gegenwärtig hat Griechenland bis 30. Juni 2014 die Präsidentschaft inne und alle drei Vorsitze haben gemeinsam, dass sie das Vierte Eisenbahnpaket auf ihre Agenda genommen haben. Parallel dazu wurden die Legislativentwürfe auch der ersten Lesung im Europäischen Parlament unterzogen, deren Plenarbeschluss zum gesamten Paket am 26. Februar 2014 in Straßburg erfolgt ist.

3.2. Das Wesentliche der einzelnen Legislativvorschläge

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union[17]

Dieser Vorschlag ersetzt alle bisherigen Legislativakte auf dem Gebiet der Interoperabilität (daher wird das auch als Neufassung/recast bezeichnet) und erweitert den Inhalt in der Form, dass wesentliche Genehmigungsbefugnisse der Europäischen Eisenbahnagentur (im weiteren ERA) übertragen werden sollen. Während die Inbetriebnahme (entspricht der Betriebsbewilligung des österreichischen Eisenbahngesetzes) der im jeweiligen Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates installierten Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Energie“ den nationalen Behörden obliegt, soll der ERA die Genehmigung für die in der Union installierten oder betriebenen streckenbezogenen Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ übertragen werden. Überdies – und das ist ein völliger Systemwandel – soll die ERA für die Marktzulassung der Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich sein. Das bedeutet, dass ein Hersteller seine Anträge in Valenciennes[18] einreicht und – bei positiver Expertise dieser Unterlagen – eine Zulassung bekommt, die keiner Betriebsbewilligung mehr bedarf. Die weiteren Schritte finden dann zwischen Hersteller bzw. Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber statt. Den jeweiligen nationalen Behörden, die in diesem Verfahren einbezogen sind, kommt künftig jedoch eine verstärkte Kontrolltätigkeit zu.

Dieser Vorschlag wurde während der irischen Ratspräsidentschaft im Expertengremium im Rat diskutiert und beim Verkehrsministerrat im Juni 2013 als politische Einigung[19] mit einigen der folgenden Änderungen angenommen:

- Für die Genehmigung zur Inbetriebnahme auch für die streckenbezogenen Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sollen die nationalen Behörden zuständig

bleiben. Bei den streckenbezogenen Systemen „Zugsicherung, Zugsteuerung und Signalgebung“ mit ETCS-Bezug ist eine Mitbefassung der ERA vorgesehen.

- Die Marktzulassung für Fahrzeuge bleibt hingegen ausschließlich in der Verantwortlichkeit der ERA, wobei der Antragsteller auch ein geographisches Einsatzgebiet des Fahrzeuges bezeichnen muss. Die Agentur befasst die betroffenen nationalen Behörden und erteilt die Genehmigung auf Basis dieser Expertisen. Bei Diskrepanzen ist ein Konsultationsmechanismus bis hin zur Befassung der Berufungskammer innerhalb der Agentur vorgesehen. Bei Zulassung in nur einem Mitgliedstaat kann auch die nationale Behörde vom Antragsteller gewählt werden.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit [20]

Dieser Vorschlag ersetzt – analog zum Interoperabilitätsvorschlag – alle bisherigen Legislativakte in diesem Bereich und ändert ebenfalls wesentliche, das österreichischen Genehmigungssystem betreffende Verfahrensschritte. Die künftigen Sicherheitsbescheinigungen sollen ausschließlich von der ERA erteilt werden, während die Sicherheitsgenehmigungen für den jeweiligen Infrastrukturbetreiber von der zuständigen nationalen Behörde ausgestellt werden sollten. Dieser Vorschlag wurde während des litauischen Ratsvorsitzes im Rat verhandelt und beim Verkehrsministerrat im Oktober 2013 ebenfalls als politische Einigung[21] mit folgenden, wesentlichen Änderungen angenommen:

- Wird die Sicherheitsbescheinigung zur Nutzung in mehreren Mitgliedstaaten beantragt, so ist dies der ERA mit allen erforderlichen Unterlagen (Darlegung des Sicherheitsmanagementsystems und Bestätigung der Einhaltung der jeweiligen nationalen Normen) vorzulegen.

- Die ERA beurteilt die Dokumente hinsichtlich des Sicherheitsmanagementsystems und schließt die betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Beurteilung der jeweiligen nationalen Sicherheitsvorschriften mit ein.

- Bei positiver Beurteilung aller Beteiligten erteilt die ERA die Sicherheitsbescheinigung

- Bei negativer Beurteilung einer oder mehrerer nationalen Sicherheitsbehörden hat die ERA mit dieser(n) einen Konsens herzustellen, wobei diese Sicherheitsbehörde(n) die in der ERA einzurichtende unabhängige Berufungskammer befassen kann/können.

- Entscheidet diese Instanz im Sinne dieser Behörde(n), dann darf die ERA die Sicherheitsbescheinigung nur für jene Mitgliedstaaten erteilen, in denen eine positive Beurteilung der Sicherheitsbehörden vorliegt.

- Bei negativer Beurteilung der ERA (zum Sicherheitsmanagementsystem) wird dem Antragsteller die Sicherheitsbescheinigung nicht erteilt (auch wenn die eine oder andere nationale Sicherheitsbehörde ein positives Statement für ihr Netz abgibt).

- Bei Nutzung eines Netzes eines einzigen Mitgliedstaates kann der Antragsteller entscheiden, ob er seinen Antrag bei der ERA oder bei der für diesen Mitgliedstaat zuständigen nationalen Behörde einbringen will.

- Die ERA ist in jedem Fall die verantwortliche Behörde für die von ihr ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen.

- Wählt der Antragsteller die entsprechende nationale Sicherheitsbehörde, dann ist diese anstelle der ERA auch für die Ausstellung verantwortlich.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004[22]

Bei diesem Legislativvorschlag handelt es sich um eine neue Verordnung, die den bisherigen Rechtsakt auch inhaltlich ersetzt (daher kein so genannter „recast“).

Die geltende Verordnung (EG) Nr. 881/2004 ist so konzipiert, dass sie die derzeitigen Kompetenzen der ERA umfasst, nämlich im Wesentlichen die Ausarbeitung sämtlicher Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Harmonisierung der Sicherheitsnormen und -vorschriften (gemeinsame Sicherheitsziele, gemeinsame Sicherheitsmethoden und gemeinsame Sicherheitsindikatoren), Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zugleitsystemen (ERTMS/ETCS), Zertifizierung von Werkstätten sowie Harmonisierung von Lok-und Triebfahrzeugführerausbildungsvorschriften.

Nunmehr sollen die Marktzulassungen von Eisenbahnfahrzeugen und die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen hinzukommen. Auch wird zu den bisherigen Organen der ERA (leitender Direktor, Verwaltungsrat) ein Exekutivausschuss als vorbereitendes Gremium für den Verwaltungsrat und eine Beschwerdekammer normiert. Diese soll v.a. bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der ERA und den nationalen Behörden bei Genehmigungen hinsichtlich der Interoperabilität sowie der Eisenbahnsicherheit entscheiden.

Dieser Vorschlag wurde unter griechischem Ratsvorsitz diskutiert und beim Verkehrsministerrat am 14. März angenommen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste[23]

Die geltende Verordnung (EG) Nr.1370/2007[24] wurde im Rahmen der österreichischen Ratspräsidentschaft 2006 beschlossen und regelt im Wesentlichen, auf welche Weise gemeinwirtschaftliche Schienenverkehrs- und Busdienste administriert werden müssen. Sie schreibt einerseits verpflichtende Ausschreibungen für Busdienste ab gewissen Schwellenwerten und Auftragsvolumina vor und lässt für Schienenverkehrsdienstleistungen den Behörden unter gewissen Bedingungen eine Wahlmöglichkeit zwischen Ausschreibung und Direktvergabe. Unternehmen in Ballungsräumen von Städten wird unter bestimmten Bedingungen ebenfalls eine Direktvergabe ermöglicht (so genannte „In House-Vergaben“).

Im Schienenverkehr ist es möglich, für eine Dauer von zehn Jahren gemeinwirtschaftliche Dienstleistungsverträge direkt zu vergeben. Hier setzt der neue Entwurf an und zwingt die Mitgliedstaaten, die allgemeinen Regeln des wettbewerblichen Vergabeprozesses auch für den Eisenbahnsektor anzuwenden. Lediglich für die Vergabe von Aufträgen kleineren Umfangs soll eine Direktvergabe weiterhin möglich sein, wenn die Kosten für die Organisation eines Ausschreibungsverfahrens höher als der erwartete Nutzen sind. Die Obergrenzen für die Direktvergabe orientieren sich an jenen für Busverkehrsdienste und anderen schienengestützten Verkehrsträgern als der Eisenbahn.

Auch die Zurverfügungstellung von Rollmaterial soll für potenzielle Betreiber den Zugang zur Infrastruktur erleichtern. In Mitgliedstaaten, in denen es keine gut funktionierenden Leasingmärkte für Schienenfahrzeuge gibt, sollen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen dafür treffen.

Als Stichtag für die Einführung wettbewerblicher Verfahren ist der 2. Dezember 2019 normiert (zehn Jahre nach Inkrafttreten der derzeitig gültigen Verordnung).

Zu diesem Legislativakt muss festgehalten werden, dass dieser im Rat noch nicht behandelt worden ist, während das Europäische Parlament seine erste Lesung – wie schon erwähnt - am 26. Februar 2014 mit dem Plenarbeschluss in Straßburg abgeschlossen hat.[25]

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur[26]

Dieser Legislativvorschlag greift verkehrspolitisch sehr heftig diskutierte Maßnahmen auf, nämlich die Trennung der Bereiche Infrastruktur und das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen in institutionell vollständig unabhängige Unternehmen sowie die Liberalisierung des innerstaatlichen Schienenpersonenverkehrs. Die institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Verkehrsbetrieb wird in der Form vorgeschrieben, dass es der ein und derselben natürlichen oder juristischen Person verboten ist, gleichzeitig über einen Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Kontrolle oder Einfluss auszuüben. Ist ein Mitgliedstaat Eigentümer sowohl des Infrastrukturbetreibers als auch des Eisenbahnverkehrsunternehmens, muss die Aufsicht durch unterschiedliche, rechtlich von einander getrennte Behörden erfolgen.

Ist zum Zeitpunkt des Inkrafttretens (Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union) dieser Vorschrift der Infrastrukturbetreiber in einer Holdingkonstruktion organisiert, kann diese Struktur unter Einhaltung einiger Bedingungen (so genannte „chinese walls“) aufrecht erhalten bleiben. Dies bedeutet jedoch im Umkehrschluss, dass Neugründungen von Unternehmen nach dem Inkrafttreten dieser Vorschrift keine integrierte Struktur mehr haben dürfen und Unternehmen, die eine Umorganisation in eine Trennung der Bereiche vollzogen haben, keine Rückkehr zur „alten“ Struktur erlaubt ist.

Diese „chinese walls“ teilen sich in Bedingungen für eine „effektive Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal integrierter Unternehmen“ und in Bedingungen für eine „effektive Unabhängigkeit von Personal und Management des Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal integrierter Unternehmen“.

Konkret sind dies folgende Parameter:

- Rechtlich Trennung von jeglichem Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Verbot der gegenseitigen, sowohl direkten als auch indirekten Beteiligung an Unternehmensbereichen.

- Transparente Verbuchung der Einnehmen und Ausgaben sowie Verbot der Quersubventionierung.
- Verpflichtende eigenständige Kapitalaufnahme und Verbot, dies über eine andere rechtlich Einheit des integrierten Unternehmens zu tätigen.
- Keine der zum integrierten Unternehmen gehörenden rechtlichen Einheiten dürfen weder direkt noch indirekt das Verhalten des Infrastrukturbetreibers beeinflussen.
- Verbot der personellen Verflechtungen zwischen Mitgliedern des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers und jenen Organen der anderen rechtlichen Einheiten des integrierten Unternehmens.
- Verbindliche Mitentscheidung der Regulierungsstellen bei Ernennungen und Abberufungen von Geschäftsführern des Infrastrukturbetreibers.
- Karenzverpflichtung von drei Jahren für Mitglieder der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers nach Ausscheiden für Tätigkeiten in anderen rechtlichen Einheiten des Unternehmens und umgekehrt auch für Mitglieder des Aufsichtsrates sowie jenen der Geschäftsführung dieser anderen Einheiten in Hinblick auf entsprechende Tätigkeiten im Infrastrukturbereich.
- Die Tätigkeiten müssen in eigenen, von den anderen rechtlichen Einheiten des Unternehmens örtlich getrennten Räumlichkeiten ausgeführt werden und der Infrastrukturbetreiber muss über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten verfügen, um seine Tätigkeiten unabhängig ausführen zu können.
- Aufsichtsratsmitglieder und Geschäftsführung sowie leitendes Personal des Infrastrukturbetreibers dürfen keinerlei Beteiligungen an den übrigen rechtlichen Einheiten des Unternehmens besitzen.

Weiters kommen Bestimmungen zur Kontrolle der Einhaltung dieser Bestimmungen, Ausschüsse zur Koordinierung und die Forderung nach einem europäischen Netz der Infrastrukturbetreiber hiezu.

Der zweite große Themenkomplex ist die Netzöffnung im innerstaatlichen Personenverkehr, d.h. jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer europäischen Lizenz kann den Netzzugang in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union beantragen.

Überdies haben sich die Eisenbahnunternehmen zu einem gemeinsamen, europaweiten Informationssystem inklusive eines integrierten Fahrscheinsystems zu verpflichten.

4. Ausblick

Das Europäische Parlament hat am 26. Februar 2014 durch Plenarbeschluss die erste Lesung[27] abgeschlossen. Der Rat wird nach dem 14. März 2014 (Verkehrsministerrat) die drei technischen Dossiers (Interoperabilität, Eisenbahnsicherheit und Eisenbahnagentur) einer allgemeinen Ausrichtung unterzogen haben.

Hinsichtlich dieser drei Dossiers dürfte eine Annäherung mit den Forderungen des Europäischen Parlaments im Laufe des Jahres 2014 möglich sein, weil auch das Parlament der Agentur die wesentlichen Genehmigungsprozesse übertragen will.

Offen ist die Diskussion zu den beiden eher verkehrspolitisch schwierigen Vorschlägen hinsichtlich Trennung der Bereiche Infrastruktur und Erbringen von Verkehrsleistungen und Ausschreibung von gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten.

Obwohl des Parlament einige Abschwächungen von den Kommissionsentwürfen beschlossen hat (so dürfen Verträge, die vor dem 3.12.2022 direkt vergeben wurden, bis längstens 10 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung laufen und einige Bedingungen für die Aufrechterhaltung einer integrierten Unternehmensstruktur sind gestrichen worden) dürfte sich die Diskussion im Rat der Mitgliedstaaten schwierig gestalten, da die Meinungen zu diesen Themen in den 28 Mitgliedstaaten unterschiedlicher nicht sein kann.

Verweise:

1 Ursprünglich der Artikel 75 des EG-Vertrages (nunmehr Artikel 265 des AEUV - Vertrag zur Arbeitsweise der Europäischen Union – Vertrag von Lissabon): “Der Rat hat es unter Verletzung des EWG-Vertrages unterlassen, die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs sicherzustellen und die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen.“ (EUGH Rs.13/83).

2 Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

3 Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen

4 Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen und die Berechnung von Wegeentgelten

5 Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Feb-ruar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Abl.L75/1 vom 15.3.2001). Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und es Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (Abl. L 75/26 vom 15.3.2001). Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Abl. 75/29 vom 15.3.2001)

6 Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.4.2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Abl. Nr. L 220/16 vom 21.6.2004). Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Abl. Nr. L 220/40 vom 21.6.2004). Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Abl. Nr. L 220/58 vom 21.6.2004). Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur vom 29. April 2004 zur Einrichtung einer europäischen Eisenbahnagentur (Abl. Nr. L 220/3 vom 21.6.2004)

7 Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (Abl. Nr. L 315 S. 51 vom 3.12.2007). Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und es Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (Abl. Nr. L 315 S.44 vom 3.12.2007). Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Abl. Nr. L315 S. 14 vom 3.12.2007).

8 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (Abl. Nr. L315 S. 1 vom 3.12.2007)

9 Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 Über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft - Neufassung (Abl. Nr. L191 S. 1 vom 18.7.2008)

10 Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums – Neufassung (Abl. Nr. L343 S. 32 vom 14.12.2012)

11 Siehe dazu FN 2-5

12 Artikel 290 AEUV (Übertragung von Rechtsakten „…ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung…“). Zum Unterschied davon werden in den meisten Rechtsakten so genannte „Durchführungsrechtsakte“ normiert: Artikel 291 AEUV (Abs.2: „Bedarf es einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der verbindlichen Rechtsakte der Union, so werden … dem Rat Durchführungsbefugnisse übertragen.“)

13 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – das Vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU – COM(2013) 25 final

14 COM(2013) 32 final vom 30.1.2013

15 COM(2013) 33 final vom 30.1.2013

16 COM(2013) 34 final vom 30.1.2013

17 COM(2013) 30 final 2013/0015 (COD) vom 30.1.2013

18 Sitz der Europäischen Eisenbahnagentur, wobei offiziell immer „Lille/Valenciennes“ als Sitz geführt wird, die eigentliche Agentur ist jedoch in Valenciennes stationiert. In Lille finden diverse Fachsitzungen statt.

19 Von politscher Einigung (general approach/ allgemeine Ausrichtung) spricht man dann, wenn die erste Lesung im Rat vor der ersten Lesung im Europäischen Parlament abgeschlossen wurde (nach dem AEUV sollte der Rat seine Stellungnahme erst zum Ergebnis des Europäischen Parlaments abgeben und nicht schon vorher, dies würde jedoch eine Verzögerung im europäischen Gesetzeswerdungsprozess bedeuten). Jedenfalls muss der Rat diese politische Einigung nach Beendigung der ersten Lesung im Parlament formal nochmals beschließen, je nachdem, ob man mit dem Parlament übereinstimmt (Annahme des Rechtsaktes in erster Lesung) oder nicht (Annahme eines so genannten „gemeinsamen Standpunktes des Rates“, der dann zur zweiten Lesung ins Parlament geht).

20 COM(2013) 31 final 2013/0016 (COD) vom 30.1.2013

21 Siehe FN 19

22 COM(2013) 27 final 2013/0014 (COD) vom 30.1.2013

23 COM(2013) 28 final 2013/0028 (COD) vom 30.1.2013

24 Siehe FN 8

25 P7 TA PROV (2014) 0147 - 0152

26 COM(2013) 29 final 2013/0029 (COD) vom 30.1.2013

27 Siehe FN 25

Projekt BREITSPUR. Verlängerung der 1520mm Breitspurstrecke von Košice nach Wien

Andreas MATTHÄ

1. Ausgangslage

Nach dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise im Jahr 2008 arbeitet Europa noch immer hart an Lösungen zur Stabilisierung und Steigerung des Wirtschaftswachstums. Wenn man die Zahlen des Jahres 2012 betrachtet, wird ersichtlich, dass das Wirtschaftswachstum im EU-Raum knapp über 0% liegt, während Staaten wie die Ukraine und Russland 4%, China und Indien sogar 8% aufweisen können. In Anbetracht dieser Zahlen und der vorhergesagten Entwicklungen ist es naheliegend, dass die EU beabsichtigt, am asiatischen Markt zu partizipieren und dafür die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen muss. Diese Rahmenbedingungen können jedoch nur in Partnerschaft mit den asiatischen Staaten, Institutionen und sonstigen Stakeholdern etabliert werden, wobei auch deren langfristige Pläne und Ziele zu berücksichtigen sind.

Die oben angesprochene wirtschaftliche Unbeständigkeit korreliert speziell in der EU mit der Situation auf dem Transportsektor. Unabhängig von der Entwicklung der Bruttoinlandsprodukte zeigt sich ein klarer Trend für das Ansteigen der Handelsvolumina, was dazu führt, dass Zwischenprodukte öfter Staatsgrenzen überschreiten müssen als früher, als die Produktion in einem Land eigenständig stattgefunden hat. Unter Berücksichtigung des großen Potentials der asiatischen Staaten und der damit verbundenen, prognostiziert hohen Transportbedürfnisse ergibt sich ein möglicher Ausweg aus der jetzigen, wenig zufriedenstellenden Situation am Güterverkehrssektor.

Denn der Eisenbahnsektor kann und wird in Hinblick auf die eurasischen Güterverkehre aus folgenden Gründen eine bedeutende Rolle spielen:

- Es besteht eine Nachfrage an kapitalintensiven Gütern mit kurzen Transportzeiten (z.B. Spezialgüter wie „High Value“, Automobilindustrie, High-Tech, Computer oder Chemiegüter). Die Eisenbahn kann die Transportzeiten zwischen Asien und Europa im Vergleich zur Hochseeschifffahrt um die Hälfte reduzieren (von mehr als 30 Tagen mit dem Schiff auf etwa 15 Tage mit der Eisenbahn).
- Die Eisenbahn kann „Hinterland-Märkte“ erschließen. Auf der einen Seite entstehen dadurch Chancen für Regionen und Staaten ohne direkten Anschluss zu Hochseehäfen (z.B. Zentralasien), auf der anderen Seite können kritische Engstellen zu bedeutenden Häfen, wie sie aktuell in Europa schon auftreten, umgangen werden.
- Mit dem System Eisenbahn können Tür-Tür- oder Tür-Terminal-Transporte gesamtheitlich angeboten und „Feeder“- sowie Umschlagskosten minimiert werden, welche in den Vergleichen mit anderen Verkehrsträgern (speziell Hochseeschiff-fahrt) oftmals nicht mitberücksichtig werden.
- Der Umgang mit Aufgaben in Bezug auf Umweltverschmutzung ist eine der größten zukünftigen Herausforderungen weltweit. Die EU hat als klares Ziel eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 20% formuliert. Das Eisenbahnsystem ist eine der besten Lösungen für die steigende Nachfrage nach Transporten bei gleichzeitigem, verantwortungsvollem Umgang mit der Umwelt und Zukunft unserer nächsten Generationen.
- Das Eisenbahnsystem ist ein nachhaltiges Produkt. Die volle Internalisierung von externen Kosten wird vermehrt zum Thema im Wettbewerb der Verkehrsträger. Die Eisenbahn wird diese Herausforderungen aufgrund ihrer systemimmanenten Stärke besser bewältigen als andere.

Die Prognosen[1] gehen von einem weiteren starken Wachstum der interkontinentalen Containerverkehre zwischen Asien und Europa aus [Mio. TEU]:

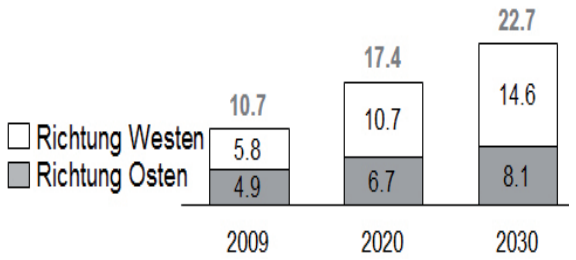

Abb. 1: Prognose des Verkehrsaufkommens

2. Projektgrundlagen

Für die Etablierung der Eisenbahn als ergänzende Alternative für eurasische Gütertransporte müssen speziell für die Faktoren Preis, Transportzeit, Kapazität, Terminals, Frachtgewicht, geographische Abdeckung, Flexibilität, Verfügbarkeit und Service (z.B. One-Stop-Shop, Frachtbriefe…) Angebote und Lösungen geschaffen werden. Dies kann nur mit einer Betrachtung der gesamten Transportkette unter Berücksichtigung der Initiativen der fernöstlichen Partner erfolgen.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur forciert Russland eine Modernisierung seines Eisenbahnsystems mit dem Transsibirischen Eisenbahnkorridor als zentrales Rückgrat. Das russische Eisenbahnsystem basiert auf einer Spurweite von 1520mm im Gegensatz zum europäischen Normalspurnetz mit 1435mm. Die russische Eisenbahn beabsichtigt, ihr Netz mit hocheffizienten Umschlaganlagen mit dem 1435mm Eisenbahnnetz zu verbinden, wobei diese Verknüpfungen nicht an Staatsgrenzen sondern an Schnittpunkten von leistungsstarken Korridoren liegen sollen. Es ist geplant, Ganzzüge von Asien zu einem Endterminal in Europa zu senden. Dort erfolgt die Zugbildung zu den Enddestinationen unter Zurückgreifen auf bestehende, europäische Zugverbindungen. Es soll ein hocheffizienter Umschlagterminal, der an die Bedürfnisse eines zeitoptimierten Containerumschlages zwischen Normal- und Breitspur ausgerichtet ist, errichtet werden. Die Abwicklung soll analog zu einem Hochseehafen erfolgen.

Der Raum der Twin-City Region Wien/Bratislava stellt einen idealen Schnittpunkt für die Verknüpfung einer ununterbrochenen „Breitspur-Verbindung“ von Asien nach Europa mit dem TEN-T Core Network dar:

• TEN-T 17 (Paris-Wien-Bratislava/Budapest)

• TEN-T 22 (Athen-Wien-Nürnberg)

• TEN-T 23 (Danzig-Wien-Triest)

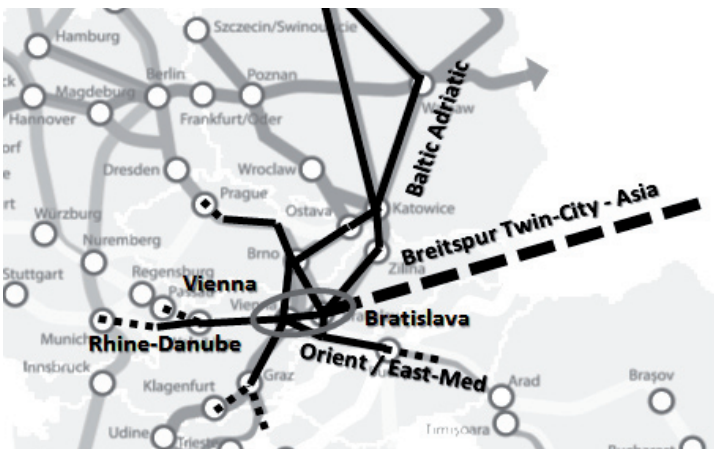

Abb. 2: TEN-T Schnittpunkt auf Basis TEN-T- Core Network Corridors; EC

Auch aus dem geschichtlichen Blickwinkel betrachtet, hatte Österreich schon immer eine Verbindungsrolle zwischen „westlichen“ und „östlichen“ Staaten inne. Diese Schlüsselrolle wird auch in Hinblick auf die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes ersichtlich. Die österreichischen Eisenbahnunternehmen sind darüber hinaus erfahren in der Abwicklung von Verkehren zwischen west- und osteuropäischen Staaten. Diese Voraussetzungen haben dazu geführt, dass zwischen den Ländern Russland und Österreich und deren Eisenbahnen über die Jahre eine strategische Partnerschaft gewachsen ist, welche auch speziell in der Projektidee zur Verlängerung der 1520mm Breitspurstrecke von Košice nach Wien zum Ausdruck kommt. Die geplante Breitspurverbindung Košice-Wien soll eine Schlüsselrolle des ca. 8.000km langen Korridors von Europa nach Asien darstellen.

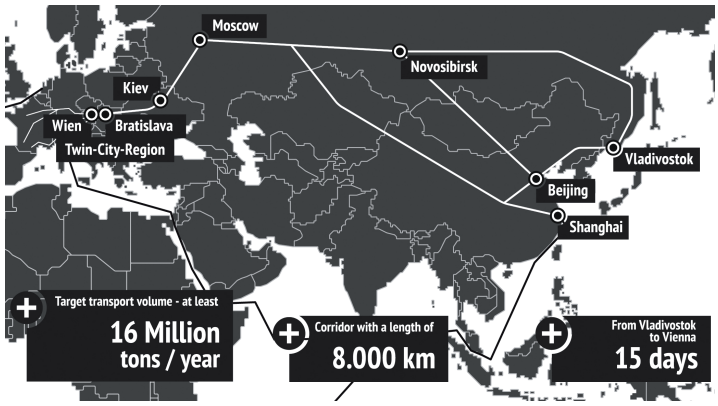

Abb. 3: „Corridor of Development“ Asien-Europa; Breitspur Planungsgesellschaft mbH

3. Projektgeschichte

Die Idee der Verlängerung des Breitspur-Eisenbahnsystems von Košice bis in den Raum Wien hat eine lange Geschichte. Ab 2006 wurde das Projekt wieder konkreter aufgegriffen und durch Studien der Slowakischen Eisenbahn (ŽSR), der Russischen Eisenbahn (RZD), des Slowakischen Ministeriums für Verkehr, Post und Telekommunikation sowie des BMVIT, der Wirtschaftsuniversität Wien und der Industriellenvereinigung[2,3], in Österreich untersucht. Auf diesen Grundlagen wurde überlegt, in welcher Form das Projekt gesamtheitlich betrachtet, alle Interessen gebündelt und in abgestimmter Form analysiert werden kann. Zu diesem Zweck wurde 2008 die Breitspur Planungsgesellschaft mbH mit Sitz in Wien gegründet. 25%-Anteile werden von den Projektpartnern

• RZD – Russische Eisenbahn (über Tochtergesellschaft „Rosshelderprojekt“),

• ŽSR – Slowakische Eisenbahn,

• UZ – Ukrainische Eisenbahn (über State Property Fund),

• ÖBB-Infrastruktur AG

gehalten. Die Gesellschaft verfügt über vier Gesellschafter, welche jeweils von den Partnern gestellt werden, und hat die Planung der Weiterführung der 1520mm Breitspur-Schieneninfra-

struktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich zum Unternehmensgegenstand.

Abb. 4: Logo der Breitspur Planungsgesellschaft mbH

4. Pre-Feasibility Study

Im Jahr 2010 (Fertigstellung 2011) wurde von der Breitspur Planungsgesellschaft mbH eine Pre-Feasibility Study[4] (grundsätzliche Machbarkeitsuntersuchung) beauftragt, mit der die verschiedenen Aspekte und Blickwinkel des Projekts unter Berück-sichtigung der Interessen und Grundlagen aller Projektpartner betrachtet wurden. Die geschichtlich entwickelte Projektidee wurde mit technischen, umweltbezogenen, rechtlichen und finanztechnischen Expertisen sowie einer umfassenden Verkehrsprognose grundlegend analysiert und aufbereitet.

Die Arbeiten wurden von einem internationalen Konsortium unter der Leitung von Roland Berger Strategy Consultants, mit ProgTrans (Verkehrsprognose; Kosten-Nutzen-Analyse, makroökonomische Analyse), Atkins (Eisenbahn- und umwelttechnische Projektumsetzung) und Deloitte (Finanz- und Risikountersuchung) durchgeführt. Im Zuge der Studie wurden verschiedene Korridore durch die Slowakei und potenzielle Regionen für einen Terminalstandort in Österreich untersucht. Dabei hat sich aufgrund der geographischen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen ein Korridor im Süden der Slowakei als die am besten geeignete Lösung erwiesen.

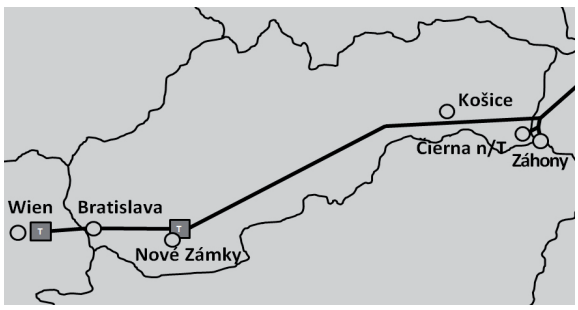

Abb. 5: Projektraum; Breitspur Planungsgesellschaft mbH

Der zukünftige Terminalstandort in Österreich ist abhängig von der Trassenführung um Bratislava und sollte sich im 30km Radius um Wien befinden. Die Regionen im Nordburgenland (Raum Parndorf) und im Nord-Osten von Wien (Raum Gänserndorf) haben sich in einer ersten Analyse als vorteilhaft erwiesen. Dabei ist zu beachten, dass bei einem Terminalstandort nördlich der Donau für die Weiterführung der Verkehre auf der Normalspur eine zusätzliche Donaubrücke im Raum Wien erforderlich wird. Für den regionalen Bedarf in der Slowakei besteht für einen Zwischenterminal im Raum Nové Zámky die Möglichkeit.

In Abhängigkeit der realisierten Trassenvariante beträgt die Länge der zu errichtenden Strecke rund 430km, wobei je nach Terminalstandort der österreichische Teil in etwa 20 - 30km ausmacht. Die Strecke ist eingleisig vorgesehen, wobei bei Anordnung von 12 Ausweichen (2-gleisige Streckenabschnitte) eine Kapazität von zwei Trassen je Stunde und Richtung ermöglicht wird. Die Strecke soll elektrifiziert werden, wobei ein Wechselstromsystem mit 25kV und 50Hz zum Einsatz kommen soll. Zusätzlich ist ein Zugsicherungssystem nach Europäischem Stand der Technik (ERMTS) vorgesehen. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit soll 100km/h betragen; die Strecke erlaubt Zuglängen von bis zu 1000m. Die Transportzeit für den geplanten Streckenteil soll zwischen 5 und 5,5 Stunden liegen.

Im Zuge der Verkehrsprognose wurden Start-Ziel Beziehungen zwischen 33 für das Projekt relevanten Ländern in Europa und Asien untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung verschiedener Eingangsparameter (wirtschaftliche Entwicklung, Verlagerungseffekte) verschiedene Szenarien untersucht. Die Ergebnisse prognostizieren für das Jahr 2030 11 Mio. t (netto) pro Jahr und für das Jahr 2050 14 Mio. t (netto) pro Jahr für den Endterminal in Österreich. Dies entspricht in etwa 42 (2030) bzw. 50 Zügen (2050) pro Tag.

Die Kostenschätzung für die Errichtung der Strecke hat 6,7 Mrd. € ergeben (Preisbasis 2010).

Zusätzliche Untersuchungen für die Umsetzung des Endterminals in Österreich zeigen, dass ein Flächenbedarf von 150-200ha benötigt wird (Ein- und Ausfahrgruppen für Normal- und Breitspur, Krangleise, Nebenanlagen). Darüber hinaus sind noch Flächen für Betriebsansiedelungen vorzusehen. Ziel ist es, den Terminal modulartig zu entwickeln und je nach Bedarf bei Eintreten der Verkehre auf der Breitspurverbindung zu erweitern. Der Terminal soll hauptsächlich auf den Umschlag von Containern zwischen Normal- und Breitspur ausgelegt sein.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Prefeasibility Study weisen für den Errichtungszeitraum durch den Bau von Strecke und Terminal ca. 3.400 Vollzeitäquivalente Beschäftigungsjahre in Österreich durch direkte und indirekte Be-

schäftigungswirkungen aus. Durch den Betrieb von Zügen, Strecke und Terminal über einen Zeitraum von 30 Jahren können zusätzlich ca. 95.000 Vollzeitäquivalente Beschäftigungsjahre in Österreich erwartet werden (im Schnitt rund 3.100 Vollzeitäquivalente pro Jahr). Durch das Gesamtprojekt über den Zeitraum bis 2054 wird ein Mehrwert von rund 12 Mrd. € für Österreich prognostiziert. Durch Mehrwerts- und Einkommenssteuern könnten zusätzlich 3,5 Mrd. € lukriert werden.

5. Nächste Projektphase

Mit der durchgeführten Pre-feasibility Study unter enger Einbeziehung der Projektpartner und Experten der involvierten Eisenbahnen war es erstmals möglich, ein gemeinsames Verständnis unter den Partnern in Bezug auf Umfang, Kosten und Entwicklungsmöglichkeiten für das Projekt zu etablieren und eine nachhaltige Basis für weitere Diskussionen und Planungsphasen zur Verfügung zu stellen.

Am 10. Juni 2013 erfolgte in der Ministerratssitzung in Österreich die Zustimmung zur Projektfortführung im Zuge von vertiefenden Untersuchungen. Die Inhalte und der Umfang der nächsten Planungsschritte wurden am 12. Juni 2013 in der Generalversammlung der Breitspur Planungsgesellschaft mbH bestätigt.

Die vier Bahnchefs der beteiligten Eisenbahnen haben am 5. Juli 2013 in einem Memorandum of Understanding in Verbindung mit einer Presseerklärung ihr Bekenntnis zum Projekt, zur Durchführung der nächsten Planungsphase und ihre Bereitschaft zur Sicherung der dafür notwendigen Finanzierung bekräftigt.

Das übergeordnete Ziel der nächsten Projetphase ist es, Projektunterlagen in Umfang und Tiefe der nachfolgenden Stufen und Arbeitspakte zu erarbeiten, welche auf der einen Seite zur Entscheidungsfindung der Stakeholder zur generellen Projektumsetzung dienen und auf der anderen Seite bei positiven Grundsatzbeschlüssen den Inhalt für erforderliche Unterlagen für die ersten Behördenverfahren in Österreich und der Slowakei darstellen.

Die nächste Projektphase setzt sich aus folgenden Arbeitspaketen zusammen:

1. Projektentwicklung:

a. Feasibility Study (technischer und umweltbezogener Teil)

i. Phase 1: System-Entwicklung

ii. Phase 2: Korridorauswahl

iii. Phase 3: Trassenauswahl

b. Phase 4: Vorprojekt

2. Business Model & Economic Analysis:

Wird parallel zu Feasibility Study entwickelt und vor Phase 4 abgeschlossen

3. Fortschreibung Verkehrsprognose:

Wird parallel zur Feasibility Study aktualisiert

4. Untersuchungen Kontextprojekte im Bestandsnetz:

Wird durch die Projektpartner selbständig durchgeführt.

Am 31. August 2013 erfolgte der Start einer EU-weiten Ausschreibung für eine „Feasibility Study (technischer und umweltbezogener Teil) einschließlich einer Korridor- und Trassenauswahl sowie als Option Vorprojekt“, welche den Hauptteil der nächsten Projektphase darstellt. Der Vertragsabschluss mit dem Bestbieter (Qualität und Preis) ist noch für das erste Quartal 2014 geplant.

Parallel laufen die Vorbereitungen für die Beschaffung für Beratungsleistungen im Zuge der „Business Model & Economic Analysis“. Ziel ist es, die finanziellen Wirkungen des Projekts auf die beteiligten Partner sowie die ökonomischen Effekte auf die involvierten Regionen darzustellen und Möglichkeiten für ein zukünftiges Business Modell aufzuzeigen. Diese Untersuchungen sollen die Grundlagen für weiterführende Beschlüsse bezüglich der Beteiligung der Partner bzw. möglicher dritter Investoren an der Projektimplementierung liefern. Unter Voraussetzung eines zügigen Projektfortschrittes sowie positiv abgeschlossener rechtlicher und umweltrelevanter Genehmigungsverfahren ist aus heutiger Sicht ein Baubeginn ab 2020 denkbar.

6. Zusammenfassung

- Der Asiatische Raum ist für die europäischen Staaten ein zentraler Handelspartner und eine große Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der EU.
- Aktuell wird der Großteil der Gütertransporte zwischen Asien und Europa mit dem Schiff abgewickelt (30-45 Tage Transportzeit).
- Mit der Eisenbahn können die Transportzeiten halbiert werden und Alternativen zu wachsenden Problemen der Hochseeschifffahrt geschaffen werden.
- Für ein attraktives Angebot ist eine durchge-

hende Eisenbahnverknüpfung von wirtschaftlichen Zentren in Asien und Europa erforderlich.

- Die Twin-City Region Wien-Bratislava befindet sich an einem TEN-T-Schnittpunkt und stellt einen idealen Standort für einen Transporthub zwischen Europa und Asien dar.
- Für die Anbindung an das 1520mm Breitspurnetz (Standard der Transsibirischen Eisenbahn) ist der Bau einer rund 430km langen Breitspurstrecke von Košice in den Raum Wien-Bratislava sowie die Errichtung eines leistungsstarken Umschlagterminals erforderlich.
- Durch eine Beteiligung am Projekt ergeben sich große Chancen für den Wirtschaftsstandort Wien/Österreich, signifikante Beschäftigungs- sowie zusätzliche makroökonomische Effekte durch Errichtung und Betrieb von Strecke, Terminal und Zügen.
- Mit der Lage des Endterminals in Österreich kann eine aktive Steuerung der Weitertransporte (hauptsächlich) auf der Schiene erfolgen; bei einem Terminalstandort in der Slowakei hat Österreich wenig Einfluss darauf (LKW-Lawine durch Österreich möglich).

Verweise:

1 UIC Freight Steering Committee; Source: Eurostat; EIU; ProTrans; Prognos; RB Model. Berlin 31.03.2011

2 Institut für Transportwirtschaft und Logistik Wirtschaftsuniversität Wien: Auswirkungen einer Breitspur-Anbindung des Twin-City Raumes Wien/Bratislava aus Sicht der Verkehrswirtschaft und Logistik. Wien 2008

3 Institut für Transportwirtschaft und Logistik Wirtschaftsuniversität Wien: Die Breitspur-Anbindung des Twin-City Raumes Wien/Bratislava: Was geschieht, wenn nichts geschieht!?. Wien 2009

4 Roland Berger Strategy Consultants im Auftrag von Breitspur Planungsgesellschaft mbH: Pre-feasibility study for broad-gauge railway connection between Košice and Vienna. Wien 2011

Zur Diskussion um das neue Eisenbahnbeförderungsgesetz und dessen Bedeutung für die Beförderung im innerösterreichischen Eisenbahngüterverkehr

Gustav KAFKA

Vorbemerkungen

In seinem in der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft - ÖZV 4/2013, S. 5 – 7, unter der Rubrik „Der verkehrspolitische Standpunkt“ veröffentlichten Beitrag befasst sich der Autor Kurt Spera mit dem am 1. Juli 2013 in Kraft getretenen und unter BGBl. I Nr. 40/2013 kundgemachten „Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG“. Erklärtes Ziel des Beitrages von Spera ist es, eine Diskussion über die sich aus diesem neuen Gesetz ergebende Auswirkungen für den innerösterreichischen Eisenbahngüterverkehr anzustoßen.

Gemäß § 33 Abs. 2 des neuen EisbBFG tritt mit dessen Inkrafttreten am 1. Juli 2013 u.a. das Bundesgesetz vom 10. März 1988 über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz — EBG), BGBl. Nr. 180/1988 außer Kraft. Das hat zur Folge, dass der Vollzug seit dem 1. Juli 2013 nicht mehr mit dem EBG sondern mit dem EisbBFG im Einklang stehen muss. Dies ist dann von erheblicher Bedeutung, wenn es zwischen dem außer Kraft getretenen EBG und dem neuen EisbBFG gewichtige Unterschiede geben sollte.

Solche Unterschiede von einiger Bedeutung ortet Spera insbesondere im 2. Teil: Beförderung von Gütern (§§ 23 – 29) des neuen EisbBFG:

§ 23

In Speras Artikel ist der Text dieser Bestimmung wortwörtlich wiedergegeben und braucht daher hier nicht wiederholt zu werden. Seiner Bedeutung nach wäre er etwa wie folgt zu fassen: „Auf Eisenbahnbeförderungen gemäß diesem Bundesgesetz, die nicht unter den Anwendungsbereich des Anhangs B (CIM) zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 fallen, sind gleichwohl die Bestimmungen des genannten Anhangs in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass

1. Die Artikel 1, 2, 4, 5, 11 Abs. 1, 27, 38 und 46 nicht gelten, 2. ….. (es folgen die Ausnahmen in den Abs. 2-6).“

Auf Grund des § 23 EisbBFG sollen somit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) mittels dynamischer Verweisung über ihren Anwendungsbereich (Verträge über die internationale Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn) hinaus – mit Ausnahmen – auch für sonstige Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf Hauptbahnen und Nebenbahnen in Österreich anwendbar gemacht werden.

Es muss wohl nicht eigens betont werden, dass die mit einer solchen Erweiterung des Anwendungsbereichs der ER CIM verbundene Überwindung der Trennung internationaler/nationaler Verkehr allein schon wegen des Umstands, dass im selben Eisenbahnzug gemäß Verträgen über die internationale Eisenbahnbeförderung mit solchen gemäß Verträgen über die nationale Eisenbahnbeförderung beförderte Ladungen vereinigt sein können, grundsätzlich zu befürworten ist. Ein Problem könnte jedoch in den oben erwähnten Ausnahmen liegen, so dass es geboten erscheint, im vorliegenden Fall zu untersuchen, welche Bedeutung der Nichtübernahme einiger Bestimmungen der ER CIM bzw. den Abweichungen von diesen zukommt.

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt, welche Bestimmungen der ER CIM nicht bzw. mit Abweichungen in die Verweisung des § 23 EisbBFG aufgenommen wurden (linke Kolonne) und welche Beweggründe (rechte Kolonne) sich dafür aus den Erläuterungen ergeben bzw. aus sonstigen Erwägungen anzunehmen sind.

Während die Begründungen für die Nichtübernahme der Bestimmungen der Artikel 1, 2, 4, 38 und 46 nachvollziehbar erscheinen, ergeben sich zu den anderen Positionen in der Tabelle einige Fragen:

1. Was bedeutet die Nichtübernahme von Artikel 5 erster und zweiter Satz der ER CIM?

Zur ersten Begründung in der folgenden Tabelle ist festzustellen, dass über die Gründe des Wegfalls der analogen CIV-Bestimmung bei der Übernahme der Bestimmungen aus dem Anhang A (CIV) in die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in den Erwägungsgründen der genannten Verordnung nichts ausgeführt ist. Ein Grund könnte sein, dass der zwingende Charakter aller Bestimmungen der Verordnung 1371/2007 einschließlich

Bestimmung der ER CIM	Gründe für Nichtaufnahme (N) bzw. Abweichung (A)
Artikel 1 Anwendungsbereich	N: Betrifft nur die internationale Beförderung
Artikel 2 Öffentlich-rechtliche Vorschriften	N: Bestimmung hat nur deklaratorischen Charakter[1]
Artikel 4 Abweichungen	N: Betrifft nur Abweichungen durch Abkommen zwischen Mitgliedstaaten der OTIF
Artikel 5 Zwingendes Recht	N: 1. Der entsprechende Artikel 5[2] blieb auch bei der Übernahme der Bestimmungen aus dem Anhang A (CIV) in die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Beförderung von Fahrgästen ausgenommen 2. ermöglicht im § 26 EisbBFG festgelegte Abweichungen für besondere Beförderungen (s.u.) 3. zwingende Haftungsbestimmungen der ER CIM würden z.B. bei Schwertransporten zu Haftungsrisiko führen, welches für die Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich betrachtet als äußerst riskant (sic!) einzustufen wäre. Die Möglichkeit der Festlegung abweichender Bedingungen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Kunden soll daher insbesondere Großschäden und im Extremfall Insolvenzen von Eisenbahnunternehmen verhindern.[3]
Artikel 6 Beförderungsvertrag § 8	A: einheitliche Muster der Frachtbriefe gemäß ER CIM können insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen verwendet werden, müssen es aber nicht[4].
Artikel 11 Nachprüfung § 1	N: ermöglicht im § 28 EisbBFG festgelegte Abweichung (s. u.)
Artikel 15 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften § 4 lit. b	A: Absender kann nicht durch einen Vermerk im Frachtbrief verlangen, dass er, während das Gut unterwegs ist, selbst oder sein Beauftragter die Erfüllung der zoll- oder der sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften betreibt; stand so schon im EBG; dient insbesondere der Vermeidung einer Unterwegsverzollung[5]
Artikel 16 Lieferfristen § 2 lit. a zweiter Spiegelstrich	A: für Kunden günstigere Regelung (24h Höchstlieferfrist ab je 500 statt 400 km) gemäß § 83 Abs. 1 EBG soll beibehalten werden[6]
Artikel 27 Ausführender Beförderer	N: betrifft auch sonstige Regelungen in den ER CIM über den Ausführenden Beförderer; werden für den innerstaatlichen Verkehr aus wirtschaftlichen Gründen nicht benötigt[7]
Artikel 38 Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr	N: Betrifft nur (in OTIF-Liste eingetragene) Seestrecken, keine Anwendbarkeit in Österreich[8]
Artikel 46 Gerichtsstand	N: Legt nur den Staat des zuständigen Gerichts fest; der entsprechende Artikel 57[9] blieb auch bei der Übernahme der Bestimmungen aus dem Anhang A (CIV) in die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Beförderung von Fahrgästen ausgenommen[10]

Tabelle 1: Bestimmung der ER CIM mit Gründen für Nichtaufnahme oder Abweichung

der integrierten Bestimmungen der CIV bereits in Artikel 6 der Verordnung geregelt wurde. Eine analoge Regelung findet sich im EisbBFG jedoch nicht.

Zur zweiten Begründung s. u. zu § 26.

Zur dritten Begründung stellt sich die Frage, weshalb man wegen der angeführten Einzelfälle eine Nichtübernahme des gesamten Artikels 5 mit nachstehenden wahrscheinlich ungewollten Folgen vorgenommen hat:

Könnte sich nicht aus dem Wegfall des ersten und zweiten Satzes von Artikel 5 der ER CIM (s. Tabelle 2) im Umkehrschluss ergeben, dass Vereinbarungen, die unmittelbar oder mittelbar von den in das EisbBFG übernommenen Bestimmungen der ER CIM abweichen, eben nicht nichtig und nicht ohne Rechtswirkung sondern zulässig und gültig sind, dass m.a.W. alle nur auf Grund der Verweisung (für den nationalen Verkehr) anwendbaren Bestimmungen der ER CIM dispositiver Natur sind? Ein Argument gegen diese Annahme könnte darin bestehen, dass der zwingende Charakter sich nicht nur aus Artikel 5 ergäbe, sondern auch aus verschiedenen anderen (im Wege des § 23 übernommenen) Bestimmungen der ER CIM hergeleitet werden könnte, die gewissermaßen als Ausnahmen vom nicht ausdrücklich benannten Grundprinzip der zwingenden Anwendung zu betrachten wären:

Es bleibt die Frage, ob eine solche Herleitung den Wegfall des ersten und zweiten Satzes von Artikel 5 ungeschehen machen kann.

Sollte man dessen ungeachtet vom grundsätzlich zwingenden Charakter der aus den ER CIM übernommenen Bestimmungen ausgehen, was ergibt sich dann aus dem Wegfall des dritten Satzes von Artikel 5? In diesem Fall liegt der (durch Regelungen in den weiteren Absätzen des § 23 gestützte) Umkehrschluss nahe, dass ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen (gegenüber dem Partner des Beförderungsvertrags) nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften generell nicht erweitern kann.

Damit könnten – wie Spera zutreffend zu verstehen gibt – in wichtigen Fragen des Verhältnisses zwischen den Beförderern und ihren Kunden die Kunden im inländischen Verkehr besser stellende bisherige Regelungen, wie sie namentlich im außer Kraft gesetzten EBG und darauf basierenden Ausführungsregelungen enthalten waren, abgebaut und dürften neue derartige Regelungen nicht mehr getroffen werden.

Spera weist in diesem Zusammenhang besonders auf den Wegfall der gegenüber dem Artikel 36 der ER CIM günstigeren Regelung des § 102 des bis zum 30. Juni 2013 anwendbaren EBG hin[11]. Tatsächlich war für die aus dem Protokoll 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 stammende neue Textfassung des genannten Artikels (damals Artikel 44), in welcher der etablierte Begriff der groben Fahrlässigkeit durch eine dem Luft- und Seeverkehrsrecht angeglichene Umschreibung[12] ersetzt wird, maßgebend, dass in der Mehrzahl der Landesrechte der Vertragsstaaten des COTIF die Begriffe Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit einander im Allgemeinen gleichgestellt seien und dieselben rechtlichen Folgen nach sich zögen. Deshalb bestehe die Gefahr, dass die Richter der verschiedenen Mitgliedstaaten über die grobe Fahrlässigkeit mehr oder weniger weitgehende Vorstellungen haben, was zu beträchtlichen Unterschieden in der Behandlung der Benützer führen könnte[13]. Es liegt auf der Hand, dass diese Argumentation für den nationalen Verkehr in Österreich nicht von Belang ist und daher nichts dagegen gesprochen hätte, hierfür, gestützt auf Artikel 5, dritter Satz, die von Artikel 36 abweichende Regelung des § 102 EBG beizubehalten. Dies umso mehr als die an die Formulierung des Artikels 36 seitens der Initiatoren geknüpfte Hoffnung, damit eine einheitliche und für die Eisenbahnen faire Vorgangsweise der Gerichte in den verschiedenen Mitgliedstaaten der OTIF zu fördern, sich ebenfalls vor allem deshalb nicht erfüllt haben dürfte, weil die Begriffe „Bewusstsein“ und „Wahrscheinlichkeit“ zu subjektiv bzw. unbestimmt sind. Bezeichnend ist, dass man in Artikel 29 Abs. 1 der Internationalen Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen (CMR)[14] die unterschiedliche Vorgangsweise der Gerichte

Bestimmung der ER CIM	Wortlaut
Artikel 6 § 6 zweiter Satz	Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, darf ein Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben.
Artikel 7 § 3	Die Parteien des Beförderungsvertrages können in den Frachtbrief weitere Angaben eintragen, die sie für zweckmäßig halten.
Artikel 10 § 1	Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen) vom Absender zu zahlen.
Artikel 16 § 1	Die Lieferfrist wird zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart. Fehlt eine Vereinbarung, darf die Lieferfrist jedoch nicht länger sein als diejenige, die sich aus den §§ 2 bis 4 ergibt.
Artikel 34	Der Absender und der Beförderer können vereinbaren, dass der Absender im Frachtbrief einen Wert des Gutes angibt, der den in Artikel 30 § 2 vorgesehenen Höchstbetrag übersteigt. In diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle dieses Höchstbetrages.
Artikel 35	Der Absender und der Beförderer können vereinbaren, dass der Absender, für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist, durch Eintragung eines bezifferten Betrages in den Frachtbrief ein besonderes Interesse an der Lieferung angibt. Bei Angabe eines Interesses an der Lieferung kann außer den in Artikel 30, 32 und 33 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des Weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des angegebenen Betrages verlangt werden.
Artikel 49 § 1	Jeder Beförderer, der bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten oder sonstige sich aus dem Beförderungsvertrag ergebende Forderungen eingezogen hat oder hätte einziehen müssen, ist verpflichtet, den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil zu zahlen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Beförderern geregelt.
Artikel 52	Den Beförderern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 49 und 50 abweichen.

Tabelle 2: Ausnahmen vom zwingenden Charakter der ER CIM

bei Verschulden ohne Vorsatz a priori in Kauf genommen hat.

Somit stellt sich die Frage, welche Erfahrungen und Änderungen der Begleitumstände im nationalen Eisenbahngüterverkehr einschließlich des nunmehr angeblich untragbar gewordenen Risikos der beispielhaft angeführten, als „Großschäden“ bezeichneten, Haftungsfälle auf Seite der Beförderer, nunmehr einen radikal anmutenden Eingriff in die bestehende für die Bahnkunden günstigere rechtliche Situation gerechtfertigt haben sollen. Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang, dass der § 102 EBG seinem Inhalt nach auf § 93 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aus dem Jahr 1954, BGBl.Nr.213[15], zurückgeht und die betreffende Regelung damals wie folgt begründet wurde: „Die Überschrift und der Inhalt dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen dem Art. 37 CIM[16]. Die im Art. 37 CIM vorgesehene Beschränkung des Schadenersatzes bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn wurde als den österreichischen Rechtsgrundsätzen zuwiderlaufend nicht übernommen. Die Eisenbahn ist in diesen Fällen verpflichtet, den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen .“ Das bedeutet, dass in einer Zeit, als die Eisenbahnen und deren Sicherheitsstandard noch an den Folgen von Krieg und Besatzungszeit litten und noch Beförderungspflicht (§ 3) bestand, der Begriff der groben Fahrlässigkeit und die damit verbundene unbeschränkte Haftung als für die österreichischen Eisenbahnen tragbar erachtet wurden, während dies in der heutigen Zeit des sicherheitstechnischen Fortschritts und des gemäß dem Recht der EU eingeführten Sicherheitsmanagementsystems nicht mehr der Fall sein soll.

Welche Folgen unter anderen mit der angesprochenen Änderung der Rechtslage verbunden sein können, illustrieren beispielsweise die seit 1.1.2014 geltenden AGB der Rail Cargo Austria AG (RCA)[18]: Laut Punkt 6.1 soll die Lieferfrist „an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen zwischen 17 Uhr und 8 Uhr“ ruhen. Geht man davon aus, dass die in das EisbBFG ohne Abweichung übernommene Bestimmung von Artikel 16 § 4 letzter Satz der ER CIM („Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen“) trotz Nichtübernahme des Artikels 5 (s.o.) zwingend ist, so ist dieser Punkt der AGB, soweit er den Samstag betrifft, rechtswidrig. Andererseits ist der seltsam anmutende aber im internationalen Verkehr jedenfalls notwendige und vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee CIT empfohlene[19] Vermerk gemäß Punkt 7.1 1. Satz der AGB nur deshalb auch im nationalen Verkehr erforderlich, weil der in Fachkreisen umstrittene Artikel 18 § 3 der ER CIM in das EisbBFG übernommen wurde und offenbar als zwingend angesehen wird. Hier erschiene eine sich am Artikel 12 CMR[20] orientierende Abweichung im EisbBFG diskussionswürdig.

2. Was bedeutet die Abweichung von Artikel 6 § 8 CIM?

Sie bedeutet genau genommen nicht das, was im Text von § 23 Abs. 3 steht. Der „CIM-Frachtbrief“, der als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages gemäß den ER CIM gilt[21], kann nicht auch für den nationalen Verkehr angewendet werden. Gemeint ist, dass das Muster des genannten Frachtbriefes optional auch für den nationalen Verkehr angewendet werden kann, wobei Spera beizupflichten ist, dass zur Klarstellung über das anwendbare Recht die Kenntlichmachung eines solchen für Nicht-CIM-Verkehre verwendeten Musters ausdrücklich vorgeschrieben werden sollte.

3. Was bedeutet die Nichtübernahme von Artikel 11 § 1 der ER CIM?

s. u. zu § 28

4. Was bedeutet die Abweichung von Artikel 15 § 4 lit. b der ER CIM?

Hier stellt sich die Frage, welche Tragweite der gemäß den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage des EisbBFG zu vermeidenden Unterwegsverzollung im nationalen Verkehr zukommt.

5. Was bedeutet die Abweichung von Artikel 16 § 2 lit. a zweiter Spiegelstrich der ER CIM?

Sie ist zu befürworten. Hinsichtlich der Treffsicherheit könnte allenfalls nützlich sein, den Anteil der Beförderungen über Entfernungen ≥ 400 < 500 km am innerösterreichischen Gesamtverkehr zu erheben.

6. Was bedeutet die Nichtübernahme von Artikel 27 der ER CIM?

Die Bedeutung hängt insbesondere von der spekulativen Frage ab, ob bzw. in wie vielen Fällen bei Wegfall des § 23 Abs. 4 und somit Übernahme des Artikels 27 und der sonstigen Bestimmungen der ER CIM über den Ausführenden Beförderer aus diesem Titel eine Inanspruchnahme von Ausführenden Beförderern im nationalen Verkehr durch Berechtigte aus dem Frachtvertrag zu erwarten wäre.

§ 24

Die Erläuternden Bemerkungen führen nicht aus, weshalb die Beibehaltung dieser Bestimmung

aus dem EBG erforderlich ist. Das Ausmaß der damit eingeräumten zusätzlichen Berechtigung geht zumindest aus dem Text selbst nicht klar hervor. Insbesondere fehlt darin jede örtliche Angabe darüber, woher/wohin die von der Berechtigung betroffene Abholung/Zuführung erfolgt.

§ 25

Das Ausmaß der mit dieser Bestimmung teilweise wieder eingeführten Beförderungspflicht erscheint nicht ganz klar, weil die „erforderlichen Voraussetzungen auf Hauptbahnen und Nebenbahnen“ nicht näher bestimmt werden. Jedenfalls muss zu diesen Voraussetzungen gehören, dass die Beförderung auf der Eisenbahn ihrerseits rechtlich zulässig ist.

§ 26

Wie oben ausgeführt ist diese Bestimmung als Rechtfertigung für die Nichtübernahme des Artikels 5 der ER-CIM in das EisbBFG problematisch. Darüber hinaus ist der Wortlaut dieses Paragraphen mit nicht definierten Begriffen („außergewöhnliche Umstände“, „wirtschaftliche Unzumutbarkeit“, Betriebseinschränkungen“) versehen, was der Rechtssicherheit hinsichtlich allfällig getroffener abweichender Vereinbarungen nicht unbedingt förderlich erscheint.

§ 27

Die Erläuternden Bemerkungen führen nicht aus, weshalb die Beibehaltung dieser Bestimmung aus dem EBG erforderlich ist. Jedenfalls ist davon auszugehen, dass sie hinsichtlich Gefahrgutverpackungen irrelevant ist.

§ 28

Der einzige wesentliche Unterschied zum für nicht anwendbar erklärten Art. 11 § 1 der ER CIM scheint zu sein, dass die Zeugen nicht unabhängig sein müssen, warum das so sein soll, bleibt allerdings offen.

§ 29

Die Erläuternden Bemerkungen führen nicht aus, weshalb die Beibehaltung dieser Bestimmung aus dem EBG erforderlich ist. Es wird geregelt, dass das Pfandrecht des Eisenbahnunternehmens den Vorzug vor dem Pfandrecht anderer Frachtführer, der Spediteure oder Kommissionäre hat. Das Verhältnis zu den Rechten anderer als die Genannten am betreffenden Gut und damit die tatsächliche Tragweite dieser Bestimmung erscheint nicht ausreichend klar.

Schlussfolgerungen

Die in § 23 EisbBFG unvollständig vorgenommene Übernahme der ER CIM, insbesondere die Nichtübernahme des Artikels 5 der ER CIM erscheint der Rechtssicherheit nicht unbedingt zuträglich. Die in den Erläuternden Bemerkungen zum EisbBFG genannten Gründe zur Rechtfertigung der Nichtübernahme des Artikels 5 der ER CIM, insbesondere des dritten Satzes dieser Bestimmung erscheinen unzureichend. Eine generelle Verweisung, ergänzt, soweit erforderlich, durch gut begründete, möglichst klar formulierte Ausnahmen, wäre vorzuziehen. Die Notwendigkeit der §§ 24 bis 29 EisbBFG bzw. deren Formulierungen sollten in diesem Licht ebenfalls neuerlich diskutiert werden.

Überdies sollte geprüft werden, ob andere Abweichungen von der ER CIM geboten wären. Aus den vorstehenden Ausführungen ließe sich gegebenenfalls als deren Ergebnis ein kollektiver Vorschlag für eine Neufassung des 2. Teils des EisbBFG ableiten.

Verweise:

1 Siehe Erläuterungen der OTIF unter http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/COTIF_Rapport_explicatif_01_01_2011_d.pdf S. 115

2 Siehe Text der ER CIV unter http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_01_01_2011_d.pdf S. 59

3 Siehe EB zur RV 2110 der Beilagen XXIV. GP http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_02110/fname_278863.pdf S. 10

4 - 8 Siehe Fußnote 3

9 Siehe Text der ER CIV unter http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_01_01_2011_d.pdf S. 78f

10 Siehe Fußnote 3

11 Siehe auch Spera, Bemerkungen zu Artikel 36 CIM in Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 3/2009, http://www.logotrans.at/Spera2009%20Artikel%2036%20in%20ZfIE%20-3-2009.pdf

12 „Schaden (‚der) auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

13 Siehe die Erläuternden Bemerkungen zur betreffenden Regierungsvorlage http://www.par-

lament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/I/I_00238/imfname_260611.pdf

14 Siehe http://www.transportrecht.org/dokumente/CMRdt.pdf

15 Siehe http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1954_213_0/1954_213_0.pdf

16 Dieser Artikel entsprach inhaltlich Artikel 44 der ER-CIM in der bis 1.11.1996 gültigen Fassung.

17 Siehe Erläuternde Bemerkungen unter, http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/VII/I/I_00278/imfname_333904.pdf

18 Siehe http://www.railcargo.at/de/Kundenservice/Tarife/Cargo/Tarife_2014/AGB_RCA_final_20140101.pdf

19 Siehe Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) unter http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/handbuecher

20 Siehe Fußnote 14

21 Siehe Artikel 12 der ER CIM, http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_01_01_2011_d.pdf S. 89

Single European Sky: Das Projekt zur Vereinheitlichung des europäischen Luftraums aus der Sicht der Flugsicherung: Aktueller Stand, Ausblick

Die Überfüllung des europäischen Luftraums ist evident. Das muss aber nicht so sein. Viele geben den als engstirnig bewerteten Standpunkten der einzelnen Nationalstaaten die Schuld daran, andere den Militärs mit ihren Sonderansprüchen, schließlich beklagen die Luftfahrtgesellschaften die hohen Gebühren, welche sie entrichten für die Kontrolle des Luftraums. Es scheint, dass alle unzufrieden sind. Die EU nahm sich der Sache an und es wurde die Vereinheitlichung der Kontrolle des europäischen Luftraums propagiert: die Lösung war anscheinend da!

Das alles liegt nun bereits Jahre zurück, doch wie steht es wirklich um diese Lösung? Wo spießt sich die Sache, wenn nicht längst alle zufrieden sind, was offenkundig immer noch der Fall ist. **Mag. Alexander Hanslik**, Director Corporate Development der Austro Control GmbH, hat dazu referiert am 13. November 2013 im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der österreichischen verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Wie sagte schon seinerzeit der Bundeskanzler Sinowatz: „Es ist alles sehr kompliziert!“

Die allgemeine Erwartung war, die vielen nationalen Luftkontrollinstanzen in Europa werden zusammen gelegt, man operiert nur mehr großräumig und es ist damit eben alles schon weniger kompliziert, effektiver und billiger! Man ging ja davon aus, dass die Verspätungen im Luftverkehr, verursacht durch die nationale Zersplitterung der Kontrolle des Luftraums in Europa allein für die Luftfahrtsgesellschaften jährliche Mehrkosten von 5 Mrd. € verursachten. Im Jahr 1999 wurden in der zivilen Luftfahrt in Europa 8 Mill. Flüge durchgeführt, das sind rd. 23.000 Flüge pro Tag und es summierten sich die Verspätungen auf 45 Mill. Minuten, das sind 5,5 Minuten pro Flug. Da jede auch nur geringfügige Verspätung Konsequenzen für die Luftfahrtgesellschaften und die Flughäfen hat, alle folgenden Bewegungen durcheinander bringt, Kapazitäten beeinträchtigt oder sogar vernichtet, abgesehen von dem zusätzlichen Treibstoffbedarf und die daraus resultierenden unnötigen Umweltbelastungen, ist das gravierend. Schließlich war eine rasante Zunahme des Flugverkehrs prognostiziert und man begann zu fürchten, dass hier ein massives Wirtschaftshemmnis für ganz Europa heraufzieht, wenn nicht baldige Abhilfe geschaffen wird, weil sonst der Flugverkehr ins Stocken gerät. Es musste also etwas geschehen! Die damalige Verkehrskommissarin der EU, die Spanierin Loyola de Palacio, nahm sich energisch der Sache an und es wurde das Konzept „Single European Sky“ entworfen.

Um die Zuhörer etwas sachkundiger zu machen, erläutert Mag. Hanslik zuerst die Tätigkeit der Flugsicherung. Wenigstens einige grundsätzliche Dinge muss man wissen, um die Ansatzmöglichkeiten für Verbesserungen zu verstehen. Die Flugsicherung, die zuerst einmal zu verhindern hat, dass Flugzeuge zusammenstoßen, kontrolliert die Bewegungen der Flugzeuge:

- Am Boden im Bereich des Flughafens (unmittelbar vor dem Start und nach der Landung). Dieser Arbeit vor allem dient die Unterbringung im Kontrollturm des Flughafens (Tower);
- Im Steilflug nach dem Start und im steilen Sinkflug vor der Landung (Approach control, bei diesen Flugbewegungen gibt es eine relative Häufung von Gefahren);
- Beim Erreichen der vorgesehenen Reiseflughöhe und in der Reiseflughöhe selber (Sicherung der Luftstraßen).

Die Austro Control ist ihrer Struktur nach seit 1994 eine Gesellschaft m.b.H. im 100 %igen Eigentum der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie beschäftigt rd. 1.000 Mitarbeiter, von denen rd. 900 im Bereich der Flugsicherung tätig sind. Diese besorgen die Tätigkeit der Flugsicherung im engeren Sinne (die Fluglotsen). Darüber hinaus gehören zum Funktionsbereich der Flugsicherung noch der Flugwetterdienst, der Luftfahrtinformationsdienst, die nötigen Anlagen (Radar) und zur Ausbildung die Flugsicherungs-Akademie. Aktuell werden im Jahr 1,1 Mill. Flüge (= 2.500 bis 3.000 pro Tag) durch Austro Control überwacht, sowie 200.000 Landungen.

Weiters hat die Austro Control noch behördliche Aufgaben wahrzunehmen (Erteilung von Überfluggenehmigungen; Zulassung, Überprüfung, Bewilligung und Aufsicht für Luftfahrzeuge, Luftfahrtunternehmen, Luftfahrtschulen; Such- und Rettungsdienst). Diese Überwachung erstreckt sich in Österreich auf rd. 70 Luftfahrtunternehmen, ca. 130 Luftfahrtschulen und Wartungsunternehmen, sowie auf rd. 10.000 Pilotenlizenzen.

Die Betriebsstandorte von Austro Control sind neben der Zentrale in Wien die Flughäfen Schwechat, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg und Linz und die Standorte der Mittelbereichs – Radaranlagen Koralpe, Feichtberg und Buschberg. Der Jahresumsatz beträgt ca. 250 Mill. €, der zu 69 % über Streckengebühren und zu 15 % über An- und Abfluggebühren aufgebracht wird. Die restlichen 16 % kommen aus den Rahmenverträgen für die behördlichen Aufgaben.

Das Konzept des Single European Sky (SES):

Die EU hat das Problem der Flugverspätungen 1999 in die Hand genommen und 2000 ein Konzept für den „Single European Sky" entworfen, das über verschiedene zeitraubende Stadien 2004 zum Konzept „Single European Sky I" (SES 1) geführt hat, welches als EU- Verordnung hinausging. Sinn der Sache war mit dem Zielhorizont 2010 ausgehend von 2004:

- eine Verdreifachung der Kapazität (Flugbewegungen),
- die Halbierung der realen Einheitskosten (= Gebühren),
- die Verbesserung der Sicherheit um den Faktor 10,
- die Reduktion der CO2 -Emissionen um 10%.

Diese Ziele waren sehr ehrgeizig und hatten das Vorbild der USA vor sich, wo man für das gesamte Staatsgebiet mit 16 Kontrollbereichen auskommt, verglichen mit der territorial sehr zersplitterten europäischen Situation, den zahlreichen Übergabeoperationen für jeden Flug von einem Bereich zum anderen und auch unterschiedlichen technischen Verhältnissen. Man fasste also bevorzugt größere territoriale Kontrollbereiche ins Auge und entwarf nach langem Hin und Her 9 europäische Kontrollgebiete. In dieser Zeit wurde aber als vorrangiges Ziel auch erkannt, dass die technischen und organisatorischen Funktionen der einzelnen nationalen Luftverkehrs - Kontrollorganisationen dringend verbessert und vereinheitlicht werden müssten (1. Regulierungspaket SES 1). Das geschah bzw. geschieht nun vorrangig. Die Größe des Vorhabens wird durch die nötige Investitionssumme veranschaulicht, welche bis 2013 insgesamt 1.3 Mrd. € beträgt und dazu dient, die Methoden und apparativen Ausstattungen im einzelnen nationalen Bereich auf den nötigen hohen Standard zu bringen.

Inzwischen wurde auch 2010 die mühsame Fixierung der 9 Kontrollbereiche in Europa vollendet, was bereits Teil von „Single European Sky 2" (SES 2) ist. Diese 9 „Functional Airspace Blocks" sehen etwa folgendermaßen aus (Bezeichnung mit den vorgesehenen Kürzeln):

NEFAB: Norwegen, Island, Grönland

NUAC: Dänemark, Schweden, Finnland, Estland, Lettland

UK-IR: Großbritannien, Irland

FAB EC: Frankreich, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Deutschland, Schweiz

Baltic: Polen, Litauen

FAB CE: Österreich, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien, Bosnien/Herzegovina

Danube: Rumänien, Bulgarien, Serbien, Kosovo, Mazedonien, Montenegro

Blue MED: Italien, Albanien, Griechenland, östl. Mittelmeer samt Tunesien und Ägypten

SW: Spanien, Portugal + großer Teil des mittleren Atlantiks

Aktuelle Zwischenbilanz des "Single European Sky":

Es gibt eine deutliche Unzufriedenheit mit der Entwicklung des „Single European Sky". Die Vorwürfe lauten:

- Der bestehende regulative Rahmen ist unfertig und greift nicht oder zu wenig;
- Die Kosten sind unverändert hoch, damit zu hoch;
- Die Leistung (performance) ist unzureichend;
- Die „Functional Airspace Blocks" stehen nur am Papier.

Mit diesen Vorwürfen, sie kommen vor allem von den Luftfahrtgesellschaften, muss man sich ernsthaft auseinandersetzen:

- Die EU hat eine umfassende europäische Regulierung der Luftfahrt – Kontrolle eingerichtet, insofern stimmt der Vorwurf der mangelnden Regulierung nicht, aber die nationalen Regulierungen wurden nicht entsprechend reduziert, so dass keine Entlastung von Arbeit und Kosten eingetreten ist.
- Die Planung für die Einführung des „Single European Sky" sah eine Kostenhöhe der Flugsicherung in Europa für 2012 von 6,269 Mrd. € vor, die Istkosten 2012 betrugen 6,063 Mrd. €; hier liegt man also voll im vorgegebenen Rahmen.
- Die Verspätungen – eine Maßgröße für die „performance" – zeigen folgende Entwicklung:
  2010: 2,8 Minuten pro Bewegung
  2011: 1,1 Minuten pro Bewegung
  2012: 0,63 Minuten pro Bewegung

Die Flugbewegungen in der Zeit 2006 bis 2013 blieben in etwa auf gleicher Höhe (Einfluss der Finanzkrise), es ist daher die positive Auswirkung (performance) der Luftverkehrskontrolle in Europa nach diesen Ziffern deutlich gestiegen. Die Ziffern verleiten aber auch zur Frage, ob die Luftverkehrssparte noch eine Wachstumsbranche ist?

- Die praktische Einrichtung der“ Functional Airspace Blocks“ ist im Rückstand. Hier soll man aber auch die Schwierigkeiten nicht übersehen. Es müssen hier alle Bestimmungen auf 3 Ebenen, nämlich der Flugsicherung, der einzelnen nationalen Regulatoren und der zuständigen nationalen Behörden harmonisiert werden. Das Beispiel des Gebietes FAB CE, bestehend aus Österreich, Tschechien. Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien und Bosnien/Herzegovina illustriert das. Das sind 7 Länder mit unterschiedlicher Entwicklung. So braucht etwa Bosnien eine komplett neue apparative Ausstattung der Flugsicherung, um sich da erst richtig eingliedern zu können. Die EU hat nur vage Bestimmungen der Zusammenarbeit erlassen. Es kommt also auf den guten Willen der Partner an und wo das nicht voll vorhanden ist, wird alles sehr mühsam!

Die Erwartungshaltung ist groß, die Zusammenarbeit kompliziert. Die Luftfahrtgesellschaften stehen unter erhöhtem Kostendruck und begehren eine Reduktion der Gebühren für die Flugsicherung, die ihnen doch von Anfang an im Ausmaß einer Halbierung in Aussicht gestellt wurde. Wie wird es dabei nun weitergehen?

Ausblick auf die weitere Entwicklung:

Man hat sich durch den „Single European Sky“ mehr und raschere Ergebnisse erwartet (EU, Fluggesellschaften). Die Schwierigkeiten sind größer, als erwartet. Dazu kommt noch, dass es bei Umgliederungen und Arbeitsverlagerungen Gewinner und Verlierer gibt. So meinen die Fluglotsen in manchen Bereichen, dass zu ihren Lasten rationalisiert werde, was zu Streiks und Streikdrohungen führte und das Arbeitsklima dieser wichtigen Fachleute beeinträchtigte.

Die EU sucht nun einen Ausweg in einer Weiterentwicklung der Projekts „Single European Sky“ (SES 2+). Es soll mehr marktwirtschaftlichen Einfluss bei der Flugsicherung geben, die Ausrichtung auf die Kunden soll verstärkt werden (Kundenfokus). So meint man, dass die Fluggesellschaften bei den Investitionen der Flugsicherung (z.B. Radar) mitreden dürfen sollten. Die Verknüpfung von Flugsicherung mit behördlichen Aufgaben (Genehmigungen, Zulassung, Aufsicht) soll zerschlagen werden („unbundling“) und Sicherungsaufgaben gleichsam privatisiert werden. Mit den „Functional Airspace Blocks“ ist man auch nicht zufrieden und möchte „industrial partnerships“ einführen, ohne dass man noch weiß, was das genau ist. Schließlich meint man, dass eine starke gesamteuropäische Regulierungsbehörde nötig ist, was ein Misstrauensvotum gegenüber den Nationalstaaten darstellt. Das ruft längst die Gegnerschaft vieler Mitgliedstaaten der EU hervor, was nur die allgemeine Verunsicherung noch vermehrt.

Der Vortragende, Mag. Hanslick, sieht in dieser betrüblichen Lage doch einen Ausweg indem man 4 Empfehlungen befolgt:

1. Eine Versachlichung der Diskussion: Es gibt kein Chaos im europäischen Luftverkehr. Die Gebühren der Flugsicherung erdrücken auch nicht kostenmäßig die Fluggesellschaften (5-7% Anteil an den Gesamtkosten), wenngleich sie vermindert werden sollen. Die Verspätungen wurden reduziert, was eine Kostenentlastung bedeutet.

2. Fortschritte sollten anerkannt werden: So stiegen die Flugbewegungen in Europa von 8 Millionen 1999 auf 9,5 Millionen im Jahr 2012, während im gleichen Zeitraum die Verspätungen von 45 Mill. Minuten auf 6 Millionen Minuten recht deutlich reduziert worden sind. Von 2006 bis 2012 sind die Gebühren um 10 % gesunken.

3. Perspektiven Schaffen: Ein Vergleich mit den USA hinkt. Der Luftverkehr stagniert jetzt tendenziell eher. Die angestrebte Verdreifachung der Kapazität auf Basis 1999 wird man wohl nicht sehr bald brauchen. Man soll ohne größeren Zeitdruck die Entwicklung zur Verbesserung weiter betreiben.

4. Regulierung straffen: Die Vermischung von Ziel- und Mittelregulierung ist fragwürdig. Der Aufbau einer zentralen europäischen Regulierungsagentur (EASA = European Air Space Agency) führt nicht zu einem adäquaten dezentralen Kostenabbau. Die Flugsicherungen zu sehr zentral zu gängeln ist dem angestrebten Zweck nicht förderlich.

Als Endergebnis seines Referats möchte Hr. Mag. Hanslik festhalten:

- „Single European Sky“ zeigt nachweislich Wirkung;
- Die Europäische Flugsicherung ist besser als ihr Ruf;
- Das Veränderungstempo ist immer kritisierbar, aber wer will, dass es schneller geht, muss auch sagen, wie?

- Der eingeschlagene Weg ist gut und soll konsequent fortgesetzte werden;
- Adaptionen sind notwendig, aber es besteht kein Anlass, den Bogen unnötig zu überspannen (SES 2+).

Der Vortrag wurde mit großem Interesse aufgenommen. Die allgemeine Erkenntnis im Auditorium war, dass die Sache wohl doch viel komplizierter ist, als man sich das selbst als interessierter Laie vorgestellt hat. Es gab eine Diskussion mit vielen Anfragen an den Referenten, aber alles getragen von einer Stimmung eines neu erworbenen Verständnisses zu diesem Thema.

Dr. Karl Frohner

Wir stellen vor

Neues aus der Eisenbahn-Kurier-Verlag GmbH, Lörracher Straße 16, D - 79115 Freiburg/Breisgau, regina.sprich@eisenbahn-kurier.de

Die VES/M Halle

Eisenbahn-Bildarchiv Band 56

Ergänzend zum Band über die VES/M-Fotografin Ruth Pelliccioni in der Reihe „Alte Meister der Eisenbahn-Photographie“ haben wir als weiteren Höhepunkt aus dem umfangreichen Fundus der Lichtbildnerin eine repräsentative Auswahl von größtenteils noch nie veröffentlichten Farbaufnahmen zusammengestellt, die im Zeitraum n 1956 und 1992 entstanden. Erleben Sie echte Raritäten in Farbe, beispielsweise

frühe Motive der Schnellfahrlokomotiven 18 201 und 18 314, von 03 oder 23 001, der ersten auf Ölfeuerung umgebauten 44, von zahlreichen Reko-Lokomotiven bis zu Farbbildern von seltenen Lokomotiven, die in Halle zum Verwiegen weilten. Dazu zahlreiche Bilder vom Versuchsbetrieb neuer Diesel- und E-Tfz der DR, angefangen von V 180 001 über die DR-Mittelstreckentriebwagen VT 4.12 bis zur „Weißen Lady“ 243 001und der Baureihe 230.

96 Seiten; ca. 100 Farbabb.

Verkehrsknoten Ulm

David HRUZA

Dieses Buch ist eine umfassende Bilddokumentation, die im wesentlichen über die Nachkriegsjahre des Verkehrsknotens Ulm an der Donau berichtet. Diese beginnt in einem kurzen geschichtlichen Abriss um 1500 v. Chr. bis zur schrittweisen Entwick-lung zur wichtigen Stadt des Handels im Mittelalter. Die Neuzeit von Ulm/Neu-Ulm begann mit dem Bau der Eisenbahn von Stuttgart nach Friedrichshafen. In der Folge entwickelte sich die Doppelstadt nach und nach zum großen Verkehrsknoten entwickelte und u.a. mit ihren Schnellzugdampflokomotiven – vor allem der Baureihe 03 – sowie den Dieselloks der Baureihe 215 Berühmtheit erlangte. Auf vielen historischen, einzigartigen Abbildungen wird aber nicht nur der Eisenbahnverkehr in Ulm/Neu-Ulm und auf den von hier ausgehenden Strecken dokumentiert, sondern auch der Omnibusverkehr der Deutschen Reichsbahn auf der Reichsautobahn Stuttgart – Ulm sowie der Bahnbusverkehr. Natürlich wird auch dem Stadtverkehr mit Straßenbahnen und den nur wenige Jahre in Ulm verkehrenden O-Bussen Rechnung getragen, denn nicht zuletzt war es das Unternehmen Magirus-Deutz, das mit seinem Firmenlogo, dem Ulmer Münster, den Namen Ulm „tausendfach in alle Welt getragen hat“. Ein weiteres interessantes Kapitel der Ulmer Verkehrsgeschichte wird auch den Plänen für die Erschließung der Stadt mit Wasserstraßen gewidmet. Reisen Sie mit uns durch eine Zeit der Kriege und Wirtschaftskrisen, aber auch des Aufbaus und der Erneuerung in vielen Bereichen.

Das vorliegende Werk umfasst 112 Seiten und 192 Abbildungen.

Die Eisenbahn in Köln. Von den Dreißigerjahren bis heute

Udo KANDLER

Köln gilt für die Eisenbahn von jeher als das „Drehkreuz des Westens“. Der im Schatten des ehrwürdigen Kölner Doms gebotene Eisenbahnbetrieb sucht seinesgleichen!

Köln gehört nicht erst seit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main im Jahr 2002 zu den bundesweit herausragenden Eisenbahnbrennpunkten. Auf engstem Raum wurde und wird beiderseits des Rheins ein ungemein

facettenreicher Eisenbahnbetrieb geboten. Die Stadt ist Ausgangspunkt der legendären Rheinstrecken, der Eifelstrecke, der ersten internationalen Fernstrecke über Aachen nach Belgien und vieles mehr. Vom „Rheingold“ mit der bayrischen S 3/6, den SVT-Einsätzen des „Fliegenden Kölner“, dem IC/EC-Verkehr mit den Baureihen 103 und 101 bis hin zu den ICE-3-Einsätzen wird beinahe alles geboten, was der Eisenbahnbetriebszeit den 30er Jahren aufweisen konnte. Ganz zu schweigen vom bunten Treiben im Nah- und Regionalverkehr sowie dem S-Bahn-Betrieb. Die sternförmig auf Köln zulaufenden bzw. abgehenden Strecken machen die Domstadt zu dem, was sie schon immer war – eine „quicklebendige Eisenbahnstadt“!

Das vorliegende Werk umfasst 176 Seiten und 351 Abbildungen teilweise in Farbe.

Eisenbahnen in Berlin

Michael BLECKMANN, Michael KROLOP, Oliver SYDOW

Kaum eine andere deutsche Großstadt hat sich in den zurückliegenden zwei Jahr-zehnten so massiv verändert wie die Bundeshauptstadt Berlin. Aus der einst geteilten Stadt ist nach der politischen Wende und der deutschen Wiedervereinigung eine pulsierende und weltoffene Metropole geworden. Dieser Wandel hat auch das Erscheinungsbild der Eisenbahn in Berlin seit der Wende grundlegend verändert. Dieser neue Bildband „Eisenbahnen in Berlin“ lädt Sie ein zu einer Zeitreise durch das Berlin der achtziger und neunziger Jahre, das es heute so nicht mehr gibt! Erleben Sie in brillanten Farbaufnahmen noch einmal die Eisenbahnatmosphäre jener Zeit, auf der Stadtbahn quer durch die Stadt, im Personen- und Güterverkehr rund um Spandau, Tegel oder Lichtenberg oder den Betrieb auf dem Nord-, Süd-, Ost- und Außenring.

Das vorliegende Werk umfasst 160 Seiten und 156 Abbildungen.

Zwei Werke aus der Reihe Eisenbahn-Kurier Special:

Die DB vor 25 Jahren – 1987

Im Jahre 1987 waren genau zehn Jahre seit dem Ende des Dampfbetriebes bei der Bundesbahn vergangen. Das Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ hat diese Lokomotiven endlich wieder auf die Gleise der DB zurückgebracht, und sie werden nach 1986 auch 1987wieder vor Sonderzügen eingesetzt. Aber die Zeit schreitet voran und die Einsätze des nur für Versuchsfahrten verwendeten 401 001 und 002 im Vorjahr deuten an, wie die „Bahn von Morgen“ aussehen würde. Ein Jubiläum gilt es 1987 besonders hervorzuheben: Die Höllentalbahn Freiburg – Neustadt (Schwarzwald) wurde 100 Jahre alt. Der Popularität dieser herrlichen Strecke entsprechend gestaltete man die Festlichkeiten und Sonderfahrten, an die in dieser Ausgabe natürlich erinnert wird. Und wie seit vielen Jahren spiegelt sich auch in anderen interessanten Beiträgen und Anekdoten dieser 29. Ausgabe der EK-Reihe „DB vor 25 Jahren“ das Jahr 1987 wider, ohne jedoch bei der fast unglaublichen Fülle von Ereignissen einen Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu können.

Die DR vor 25 Jahren – 1987

Der traditionelle EK-Rückblick auf das Geschehen der Deutschen Reichsbahn vor 25 Jahren erinnert auch in der neuesten Ausgabe an die wichtigsten Ereignisse des Jahres 1987. Bei der DR stand das Jahr auch weiterhin ganz im Zeichen der Streckenelektrifizierung und der auf Hochtouren laufenden Beschaffung der Ellok-Baureihe 243 sowie der Vorstellung der ersten beiden Prototypen der neuen vierachsigen Oberleitungsrevisionstriebwagen der Baureihe 188.3. Neben zahlreichen Beiträgen über bemerkenswerte Sonderfahrten erinnert diese Ausgabe auch an den in Erfurt abgehaltenen MOROP-Kongress. Ergänzt wird der Jahresrückblick durch Beiträge über den weiter schrumpfenden Einsatz der Dampflokomotiven, das Geschehen auf den Schmalspurbahnen, bei der Berliner S-Bahn sowie weiteren Einzelthemen. Zahlreiche Daten und die obligatorische Beheimatungsstatistik aller Triebfahrzeuge einschließlich der Indienststellungen, Umbauten und Ausmusterungen ergänzen den Jahresrückblick. Hervorragende Abbildungen zahlreicher Fotografen lassen die Erinnerungen an die Reichbahn des Jahres 1987 noch einmal wach werden.