

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

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900233
E rp@wko.at
W wko.at/oe/news/rechtspolitik

per E-Mail: e1@bmk.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2024-0.370.982	Rp 40.13.1/24/TK/KK	4856	24.5.2024
17.5.2024	Dr. Thomas Kath		

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz, das Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden (Fahrgastrechtenovelle 2024); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz, das Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden (Fahrgastrechtenovelle 2024) und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

I. Allgemeines

Einleitend ist festzuhalten, dass aufgrund der neugefassten Fahrgastrechte-Verordnung (EU) 2021/782 Änderungen bei den Fahrgastrechten, insb. im EisbBFG, erforderlich sind - allerdings nur dort, wo nationales Recht dem Unionsrecht widerspricht. Die EU-VO 2021/782 ist direkt anwendbar und genießt gegenüber der nationalen Gesetzgebung Vorrang. Die Ausgestaltung der nationalen Bestimmungen muss daher im Einklang mit der Unionsgesetzgebung erfolgen, d.h. sie muss in jenen Bereichen, die bereits die EU-Fahrgastrechte-VO abschließend regelt, der stark eingeschränkten mitgliedstaatlichen Gesetzgebungskompetenz Rechnung tragen. In diesem Sinne sollte auch der unionsrechtliche Anwendungsvorrang klar und unmissverständlich formuliert werden. Doppelgleisigkeiten und überschießende („Gold Plating“) oder gar widersprüchliche Regelungen sind zu vermeiden.

Im Folgenden dürfen wir vorab unsere wesentlichsten Anliegen listen:

- Keine Änderungen/Erweiterungen im Geltungsbereich sowie keine zusätzlichen finanziellen und administrativen Belastungen für Unternehmen im Vergleich zur derzeit bestehenden Rechtslage (soweit nicht im Widerspruch zur EU-VO 2021/782).
Siehe Ausführungen, u.a. zu §§ 2, 4, 9.

- Keine Berücksichtigung des Fernverkehrs iZm dem Pünktlichkeitsgrad.
Siehe Ausführungen zu § 4.
- Keine Ausdehnung der Fahrpreisschädigung für Jahreskarten auf Zeitfahrkarten mit einer Geltungsdauer ab 6 Monaten sowie einer Geltungsdauer von 1 bis 5 Monaten (siehe unten zur Streichung von § 4 Abs. 5 und Beibehaltung der derzeit geltenden § 5).
- Keine massiven Eingriffe/Beschränkungen der unternehmerischen Gestaltungsfreiheit -
Wahrung der Privatautonomie (Siehe Ausführungen zu § 9).

Weiters möchten wir erinnern, dass schon beim bestehenden Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (PFAG) und noch mehr bei den nunmehr dazu vorgeschlagenen Änderungen rechtlich problematische Doppelgleisigkeiten zu bemerken sind. Grund für diese Doppelgleisigkeiten dürfte offenbar sein, dass der nationale Gesetzgeber bei der Erlassung des PFAG im Mai 2015 wohl eine vorzeitige - allerdings für den Verkehrssektor beschränkte! - Umsetzung bzw. Berücksichtigung der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten) vor Augen hatte (vgl. die damaligen Erläuterungen, abrufbar unter: <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXV/I/460>).

Die offizielle Umsetzung der Richtlinie 2013/11/EU erfolgte allerdings wenig später im August 2015 durch das [Alternative-Streitbeilegung-Gesetz](#) (AStG). Allein dadurch ist zu erklären, dass sich einige idente Regelungsbereiche sowohl im PFAG als auch im AStG wiederfinden, wie etwa:

- einschlägige gesetzliche Verfahrensregeln für die APF als zuständige nationale alternative Streitbeilegungsstelle (kurz: „AS-Stelle“) - siehe § 6, §§ 12 bis 16 AStG bzw. § 6 PFAG
- Verpflichtung der Unternehmen gegenüber Verbraucher:innen bzw. Fahrgästen/Passagieren, auf die APF als zuständige AS-Stelle hinzuweisen - siehe § 19 AStG bzw. § 5 Abs. 2 und 3 PFAG
- Regelungen zur Verjährungshemmung iZm alternativen Streitbeilegungsversuchen - siehe § 18 AStG bzw. § 6 Abs. 3 Satz 1 PFAG

Eine Bereinigung dieser Regelungen im PFAG ist erforderlich bzw. jedenfalls angezeigt, zumal aufgrund der Kollisionsregelung des § 2 AStG andernorts abweichend getroffene gesetzliche Bestimmungen durch die Bestimmungen des AStG verdrängt werden.

II. Zu den Änderungen im EisBFG im Detail

Zu § 2 (Ausnahmen vom Anwendungsbereich)

Artikel 2 Abs. 2 der EU-Fahrgastrechte-VO 2021/782 sieht vor, Dienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden, vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen. Selbst wenn derzeit keine touristische Bahn in Österreich als vernetzte Nebenbahn zu qualifizieren wäre, kann dies für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Es wäre denkbar, dass bspw. touristische (Museums-)Bahnen auf alten ÖBB-Strecken Dienste anbieten. Eine Anwendung der Verordnungsbestimmungen in vollem Ausmaß würde bei

diesen Bahnen dann jedoch zu einer enormen Steigerung des administrativen und damit finanziellen Aufwandes führen, und den Verkehr damit unwirtschaftlich machen. Somit kommt es vielleicht gar nicht erst zu solchen Angeboten bzw. müssten diese früher oder später wieder eingestellt werden.

Mit Blick in die Zukunft regen wir daher an, von der Möglichkeit, Dienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden, vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen.

Abs. 1: Im letzten Satz sollte „Art .23“ (Hilfeleistung an Bahnhöfen und im Zug) gestrichen werden, da diese Bestimmung im Art 2 Abs. 8 der EU-VO 2021/782 nicht angeführt ist, sodass diese Regelung im Stadtverkehr nicht angewendet werden muss. Ebenso kann laut der EU-VO der Vorortverkehr von dieser Regelung ausgenommen werden.

Abs. 2 (Definition des Stadt- und Vorortverkehrs): Betreffend die Definition von „Stadt- und Vorortverkehr“, „Regionalverkehr“ (im Begutachtungsentwurf aus uns nicht bekannten Gründen nicht definiert) und „Fernverkehr“ ist es zwingend erforderlich, auch den „Hauptzweck des Verkehrs“ zu ergänzen, da sonst die Zuordnung einzelner Züge zum Vorort- und Regionalverkehr unklar sein kann. Dies auch angesichts dessen, dass nationalstaatliche Definitionen nicht von den unionsrechtlichen Vorgaben (konkret: Artikel 3 Z 6 und Z 7 der EU-Eisenbahnrichtlinie 2012/34/EU) abweichen dürfen.

Zu § 4 Abs. 1 Z 3 (Pünktlichkeitsgrad)

Es fällt auf, dass beim gesetzlich vorgesehenen Pünktlichkeitsregime nun nicht mehr ausschließlich auf den „Vorort- und Regionalverkehr“ abgestellt werden soll; der Pünktlichkeitswert stellt nun offenbar auch auf den Fernverkehr ab, und dementsprechend sollen auch FV-Züge bei der Erreichung des monatlichen Pünktlichkeitswertes mitberücksichtigt werden. Dies wird abgelehnt.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass für Beförderungen im Fernverkehr mit Zeitfahrkarten uneingeschränkt Art 19 Abs. 2 der EU-VO gilt. Der nationale Gesetzgeber ist nicht befugt, für mit Zeitfahrkarten erlittene Verspätungen im Fernverkehr ein von den Regelungen der EU-VO abweichendes Entschädigungsregime vorzusehen. Dies stellte eine Unionsrechtswidrigkeit dar.

Darüber hinaus sollte der in § 4 Abs. 1 Z 3 verwendete Begriff „Verkehrsnetz“ im Gesetz konkretisiert werden, um Missverständnisse hintanzuhalten.

Abs. 5 (bzw. § 5 - Ausweitung der Entschädigung auf Zeitfahrkarten ab 6 Monate bzw. 1-5 Monate): Ganz grundlegend möchten wir festhalten, dass es für Zeitkarten ab 6 Monaten bzw. 1-5 Monaten seit je her ein etabliertes und in den Entschädigungsbedingungen der EVU normiertes Erstattungsregime gibt. Dieses Erstattungsregime ist den Fahrgästen bestens bekannt und wird auch in Anspruch genommen. Darüber hinaus berücksichtigt dieses langjährig bestehende Erstattungsregime die Besonderheiten von Verbundzeitkarten und ermöglicht es den Fahrgästen dennoch, rasch und unbürokratisch zu einer Verspätungsentschädigung zu gelangen.

Die unterschiedlichen Erstattungsbedingungen resultieren aus den unterschiedlichsten Ticketarten, die sich an den unterschiedlichen Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren. Ebenso muss den EVU gleichermaßen die nötige Flexibilität eingeräumt werden, um Verspätungsentschädigungen sinnvoll auszahlen zu können.

Zeitfahrkarten mit einer Geltungsdauer von ein bis fünf Monaten sind in der Regel Verbundfahrkarten, die freie Verkehrsmittelwahl erlauben. Der vom Kunden/der Kundin bezahlte Fahrpreis gilt für alle im räumlichen Gültigkeitsbereich nutzbaren ÖV-Leistungen. Da aber nur die Eisenbahnen entschädigungspflichtig sind, fehlt die Grundlage für die (manuelle) Berechnung möglicher Entschädigungsbeträge. Dem EVU ist die Entschädigungsbasis bzw. der Bahnanteil zum Zeitpunkt der Entschädigungsverpflichtung gegenüber den Fahrgästen nicht bekannt, denn für bestimmte, vom Kunden anzugebende Bahnabschnitte existiert keine Preisgrundlage. Eine Aufteilung bzw. Zuordnung eines Bahnanteils erfolgt erst im Nachhinein nach einer Abrechnungsperiode. Das beabsichtigte neue Erstattungsregime würde daher zu einer massiven Unschärfe führen, die sowohl zulasten der Fahrgäste als auch zulasten des EVU gehen würde. Zudem wäre der Zusatzaufwand - insbesondere für die Berechnung von Verspätungsentschädigungen bei Zeitfahrkarten mit Fließdatum - für das EVU enorm (bspw. definieren manche Verkehrsverbünde den geographischen Gültigkeitsbereich von Zeitkartenprodukten nach selbst festgelegten Regionen, teils kombinierbar), der wiederum aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten an anderer Stelle erwirtschaftet werden müsste.

Zudem erlauben wir uns den Hinweis, dass im Falle einer Umstellung auf das im Entwurf vorgesehene neue Erstattungsregime besonders Fahrgäste des Fernverkehrs, die von Verspätungen betroffen sind, aufgrund des zugrunde zu legenden Pünktlichkeitswertes des Vororte- und Regionalverkehrs um eine Verspätungsentschädigung umfallen könnten, wohingegen das aktuelle Entschädigungsregime des EVU auch für diese Fälle eine Entschädigungsmöglichkeit vorsieht.

Zusammengefasst sehen wir daher eine Vielzahl an Unklarheiten, Hürden und Nachteilen, die das neue Erstattungsregime mit sich bringen würde, wohingegen sich das bereits bestehende Erstattungsregime bestens bewährt hat. Sollte von einer dringend zu empfehlenden Streichung von § 4 Abs. 5 und der Beibehaltung des bisherigen § 5 abgesehen werden, ersuchen wir um Klarstellung zumindest dahingehend, auf welcher Entschädigungsbasis die jeweiligen Ansprüche der Kund:innen diesfalls berechnet werden sollen.

Zu § 5 (Fahrpreischädigungen für andere Zeitfahrkarten)

Wir weisen darauf hin, dass der aktuelle Verweis im letzten Satz von § 5 aufgrund der Einfügung eines neuen Abs. 2 in § 9 geändert werden muss auf „§ 9 Abs. 3 Satz 2“.

Zu § 6 iVm § 9 (Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Stadtverkehr)

Gemäß Art 2 Abs. 6 lit a iVm Abs. 8 der EU-VO 2021/782 können Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt-, Vororte- und Regionalverkehrs von der Anwendung bestimmter Bestimmungen ausgenommen werden, wovon in § 2 Abs. 1 (allgemein für den Stadtverkehr) und in Abs. 3 (für den Vororte- und Regionalverkehr) Gebrauch gemacht wurde.

Diese Ausnahmen werden jedoch durch Neuregelungen des Geltungsbereiches, wie in § 6, konterkariert. Beförderungen im Stadtverkehr sollten zur Gänze nicht unter die Regelungen dieses Abschnittes fallen.

Weiters sollte klargestellt werden, dass Unternehmungen mit Straßenbahnen wie z.B. die Wiener Linien generell nicht unter den Begriff des Stadtverkehrs fallen. Dessen Regelungen wären für diese Unternehmungen aus praktischen Gründen nicht umsetzbar.

Zu § 9 (Erstattung von Reservierungen)

In vielen Bereichen (insbesondere im Nachtverkehr) werden Tickets und auch separate (und durchaus höherpreisige) Reservierungen von Sitz-, Liegewagen- und Schlafwagenplätzen mit langer Vorlaufzeit gebucht. In das Buchungssystem rückgeführte Platzreservierungen können daher - je näher der Stornierungszeitpunkt an den Abfahrtszeitpunkt heranrückt - mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr verkauft werden. Je kürzer die Frist, desto höher ist nicht nur die Gefahr eines Verlustes für das EVU, sondern auch das (scheinbare) Fehlen dieser Kapazität für andere Fahrgäste. Die vorgesehene Frist von 7 Tagen ist daher zu kurz bemessen.

Die aktuell in den ÖBB-Tarifbedingungen vorgesehenen Erstattungsmodalitäten für Reservierungen sehen Folgendes vor:

- eine gebührenfreie Erstattung bis 15 Tage vor dem Gültigkeitstag der Reservierung
- eine gebührenpflichtige Erstattung bis einen Tag vor dem Gültigkeitstag; in diesem Fall kann von den EVU eine Gebühr von 50 % der Reservierung vorgesehen werden
- keine Erstattung ab dem Tag der Reservierung
- ebenfalls keine Erstattung bei Gratis-Reservierungen (wie zB für Gruppen ab 10 Reisenden), bei 1. Klasse Standard-Tickets (hier sind Reservierungen bereits im Ticket inkludiert), sowie bei kostenlosen Reservierungen im Rahmen eines Reservierungsgutscheins. Bereits bezogene Online-Reservierungen (PDF-Downloads) sind von der Erstattungsfähigkeit ebenso ausgenommen.
- der Stornierungsweg von online getätigten Reservierungen wird ebenso auf „Online“ eingeschränkt (dies, um den administrativen Aufwand zu reduzieren und um die Sitzplatzkapazität im Buchungssystem rasch wieder anderen Kund:innen anbieten zu können).
- Reservierungen, die mit einem Wert- oder Geschenkgutschein gekauft wurden, werden ebenfalls in Form eines Wertgutscheins rückerstattet.

Diese Frist berücksichtigt das für das EVU bestehende Absatzrisiko, den stornierten Platz nicht mehr verkaufen zu können, und sieht einen entsprechend realistischen Zeitraum vor, in dem ein erfolgreicher Wiederverkauf grundsätzlich möglich erscheint.

Aus den genannten Gesichtspunkten wird eine Anpassung der gesetzlichen Frist zur kostenlosen Erstattung von Reservierungen von 7 auf 15 Tage analog zu den oben genannten Erstattungsmodalitäten gefordert. Um einen raschen Wiederverkauf der stornierten Sitzplatzkapazitäten an andere Fahrgäste zu ermöglichen, sollte

- der Gesetzgeber zudem auch keinen postalischen Erstattungsweg eröffnen (d.h. Streichung der Wortfolge „im Postweg“ in § 9 Abs. 6), und
- es sollte den EVU zusätzlich ermöglicht werden, für Online-Reservierungen einen bestimmten Erstattungsweg (d.h. Stornierung ebenso nur online) vorzusehen bzw. die Erstattung auf diese Modalität einzuschränken.

Zudem möchten wir auch an dieser Stelle darauf hinweisen, dass in Abs. 4 letzter Satz der Verweis aufgrund der Neueinfügung von Abs. 2 geändert werden muss, auf „§ 9 Abs. 3 Satz 2“.

Zu § 12 Abs. 4 letzter Satz

Die Ausweisung des günstigsten Preises lehnen wir ab. In welchen anderen Branchen gibt es die Verpflichtung, den jeweils günstigsten Preis auszuzeichnen? Auch hier wird in die unternehmerische Gestaltungsfreiheit eingegriffen.

Zu § 13 Abs. 8 (Regelung des Ticketvertriebs, wenn kein Fahrkartenkauf am Bahnhof möglich)

Wir schlagen vor in Entsprechung der Erläuterungen § 13 Abs. 8 direkt wie folgt zu ergänzen:

Gibt es am Fahrtantrittsbahnhof bzw. an der Fahrtantrittshaltestelle keinen Fahrkartenschalter oder keinen Fahrkartenautomaten und auch keine *andere* Möglichkeit, Fahrausweise *telefonisch oder über das Internet* im Voraus zu erwerben, so wird den Fahrgästen gestattet, Fahrausweise im Zug ohne Nebengebühren zu kaufen. Eisenbahnunternehmen können dieses Recht aus vernünftigen Gründen der Sicherheit oder der Reservierungspflicht einschränken oder verweigern.

Zu § 15 (erhöhter Fahrpreis und sonstige Nebengebühren)

Die Intention der beabsichtigten Änderung erschließt sich nicht. Die bisherigen Regelungen legen in Zusammenschau mit der Rechtsprechung zum KSchG und ABGB bereits strenge Vorgaben für das Mahnwesen eines EVU fest. Wir ersuchen um Informationen, welche konkreten Änderungen für die Praxis intendiert sind.

Zu § 19 (Verhalten der Fahrgäste)

Wir begrüßen, dass eine Höchstdauer von sechs Monaten ohne Vorliegen eines rechtskräftigen Straferkenntnisses für einen befristeten Beförderungsausschluss vorgesehen werden soll. Eine Höchstdauer von sechs Monaten ist das Mindestmaß, das zum Schutz von Bahnbeschäftigten und Fahrgästen nach tätlichen Übergriffen, Belästigung oder etwa neonazistischer Betätigung erforderlich ist. Denn zu bedenken ist auch, dass der Anwendungsbereich eines dauerhaften oder längerfristigen Beförderungsausschlusses engen Voraussetzungen unterliegt, und ein EVU von einer strafrechtlichen Verurteilung einer betreffenden Person nicht per se Kenntnis erlangt, bzw. in vielen Fällen ein rechtskräftiges Straferkenntnis erst nach deutlich längerer Zeit oder gar nicht (z.B. Aufhebung wegen formaler Fehlerhaftigkeit) vorliegt.

Abschließend ist grundsätzlich festzuhalten, dass Doppelgleisigkeiten des EisbBFG gegenüber der EU-Fahrgastrechte-VO bereinigt werden sollten, auch solche zu anderen gesetzlichen Regelungen (wie etwa dem FAGG, KSchG, UStG).

III. Zu den Änderungen im Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAg) im Detail

Zu § 5 Abs. 2 und 3

Zumindest für den Bahnsektor ist diese Bestimmung nicht erforderlich, denn entsprechende Informationspflichten bestehen bereits gemäß Art 30 Abs. 2 der EU-Fahrgastrechte-VO bzw. auch nach § 20 Abs. 8 EisbBFG. Unserer Ansicht nach sollten die vorgeschlagenen Bestimmungen daher ersatzlos entfallen.

Zu § 6 Abs. 2 letzter Satz

Es sollte klargestellt werden, dass (zusätzliche) Beiträge zu den Verfahrenskosten nur von den Verbraucher:innen bzw. den diese entgeltlich vertretenden „Claim“-Organisationen eingehoben werden dürfen, nicht aber von den Beförderungsunternehmen, die ohnehin die pauschalierten Verfahrenskosten jedes einzelnen Schlichtungsverfahrens zu tragen haben. Diese sinnvolle und auch beabsichtigte Einschränkung ist zwar den Erläuterungen zu entnehmen, schlägt sich aber noch nicht im Wortlaut der vorgeschlagenen Bestimmung nieder.

Zu § 8a

Die bereits eingangs genannten Doppelgleisigkeiten zum AStG und den Materiengesetzen wiederholen sich nun auch bei den Strafbestimmungen. Es besteht eine sog. „Idealkonkurrenz“ (d.h. ein einziger Sachverhalt erfüllt mehrere verwaltungsstrafrechtliche Delikte)

- zwischen § 8a iVm § 5 Abs. 2 PFAG und § 29 AStG (dort Strafraumen bis zu € 750,-),
- zwischen § 8a iVm § 5 Abs. 3 PFAG und § 20 Abs. 8 EisbBFG iVm § 232 Abs. 2 EisbG und
- zwischen § 8a iVm § 6 Abs. 3 PFAG und § 78a iVm § 232 Abs. 1 Z 4 EisbG.

Den hier vorgesehenen Strafraumen von bis zu € 7.000,-- halten wir jedenfalls für deutlich überzogen.

In Hinblick darauf sowie auf die aufgezeigten Doppelgleisigkeiten und Idealkonkurrenzen zu anderen bereits bestehenden verwaltungsstrafrechtlichen Delikten ersuchen wir dringend, die Sinnhaftigkeit der Gebotsnormen (§ 5 Abs. 2, § 5 Abs. 3) und der Strafnorm (§ 8a) nochmals zu überdenken.

IV. Zu den Änderungen der fahrgastrechtlichen Bestimmungen im EisbG im Detail

Zu § 78a Abs. 4

Auch hier werden für jene Bahnunternehmen, auf die bereits unmittelbar die EU-Fahrgastrechte-VO anwendbar ist, die maßgeblichen Fristen für die Beschwerdebearbeitung und den Zugang zur APF als Außergerichtliche Streitbeilegungs-Stelle (AS-Stelle) unnötigerweise wiederholt. Eine passgenauere Regelung lediglich für nicht vernetzte Nebenbahnen wäre wohl sinnvoller und unionsrechtskonformer.

Zu § 78a Abs. 6

Gegen die Befugnis der SCK, Schlichtungsempfehlungen der APF per Bescheid gemäß § 78a Abs. 6 (bzw. bislang § 78a Abs. 5) EisbG für verbindlich zu erklären, bestehen seit vielen Jahren erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken, und zwar:

Die Möglichkeit der SCK, bescheidmäßig die Verbindlichkeit einer Empfehlung der APF wegen einer Beschwerde eines Fahrgastes über die Fahrpreischädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen auszusprechen, ist eine Entscheidung über das Bestehen oder Nichtbestehen von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag, also über Ansprüche aus einem zivilrechtlichen Vertragsverhältnis zwischen Fahrgast und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Derartige zivilrechtliche Auseinandersetzungen sind nach der österreichischen Bundesverfassung vor den ordentlichen Zivilgerichten auszutragen (vgl. in diesem Sinne auch § 1 JN). Dem Eisenbahngesetzgeber war und ist diese klare Zuständigkeitsregel bewusst, da § 78a Abs. 2 EisbG mit der Wendung „*Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte* [...]“ beginnt. Zugleich sieht der Eisenbahngesetzgeber in § 78a Abs. 5 (bzw. nunmehr Abs. 6) EisbG eine „Kann“-Bestimmung vor, wonach die SCK eine Schlichtungsempfehlung der APF mit Bescheid für verbindlich erklären *kann*. Zu beachten ist hier, dass der VfGH in ständiger Rechtsprechung festhält, dass sich aus dem in Art 94 B-VG niedergelegten Grundsatz der Trennung der Justiz von der Verwaltung die Verpflichtung des Gesetzgebers ergibt, eine Angelegenheit zur Vollziehung zur Gänze *entweder* den Gerichten *oder* den Verwaltungsbehörden zuzuweisen (Vgl. Vgl z.B. VfGH 12.12.2002, 8151/02 ua, Punkt II1.A.2.1 mwN; ebenso *Thienel/Schulev-Steindl*, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁵ (2009) Seite 50 mwN). In § 78a Abs. 5 (bzw. nunmehr Abs. 6) EisbG wird somit eine verfassungswidrige Parallelzuständigkeit der SCK zu Streitigkeiten aus Eisenbahn-Beförderungsverträgen, die an sich allein den Zivilgerichten vorbehalten sind, festgeschrieben (*Schuschnigg*, *Außergerichtliche Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten* (2016), Seite 56;

ebenso bereits *Reiter*, Das EisbBFG: Strafschadenersatz, Fahrgastrechte und die neue Verwaltungsgerichtsbarkeit, wbl 2014, 71 (80).).

Zudem ist in der „kann“-Bestimmung des § 78a Abs. 5 EisbG in keiner Weise festgelegt, unter welchen Voraussetzungen die SCK für die Verbindlicherklärung einer APF-Schlichtungsempfehlung zuständig wäre und wie diese Zuständigkeit von der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte abzugrenzen wäre. Mangels des Vorliegens gesetzlicher Zuständigkeitskriterien ist es somit dem Zufall überlassen, ob ein verwaltungsrechtlicher Bescheid der SCK ergeht oder aber die Durchsetzung bzw. Abwehr allfälliger fahrgastrechtlichen Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag vor den ordentlichen Gerichten zu erfolgen hat (vgl nochmals *Reiter*, Das EisbBFG: Strafschadenersatz, Fahrgastrechte und die neue Verwaltungsgerichtsbarkeit, wbl 2014, 71 (81)). In vergleichbaren Fällen hat der VfGH bereits entschieden, dass in Situationen, in denen ein und dieselbe Rechtsfrage je nach den zufälligen Umständen des konkreten Einzelfalles entweder vom Gericht oder von einer Verwaltungsbehörde zu entscheiden sind, den in Art 94 B-VG geregelte Grundsatz der Trennung von Justiz und Verwaltung sowie das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf den gesetzlichen Richter (Art 83 Abs. 2 B-VG) verletzt und somit auch aus diesem Grund eine Verfassungswidrigkeit vorliegt.

V. Zusammenfassung

Die Wirtschaftskammer Österreich anerkennt die Fortentwicklung des europäischen Fahrgastrechtes und bekennt sich insofern zu deren in den dafür vorgesehenen Verfahren, Gremien und Organen der Europäischen Union ausverhandelten Ergebnissen, wie sie in Form der VO 2021/782 verbindlich und direkt anwendbar geworden sind. Nationale Alleingänge werden daher nicht nur nicht begrüßt, sondern wir müssen ausdrücklich auf deren Unionsrechtswidrigkeit hinweisen, wo sie vorliegt. In gleicher Weise ist das österreichische Verfassungsrecht zu achten und einzuhalten.

In diesem Verständnis ersuchen wir um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär