

An die
Regierung des Fürstentums Liechtenstein
Peter-Kaiser-Platz 1
Postfach 684
9490 Vaduz
Per e-mail an: office@regierung.li

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien

Dr. Katharina Schelberger
Leiterin Konzernrecht
und Vorstandssekretariat
E-Mail: katharina.schelberger@oebb.at

in Kopie an die Stabsstelle Regierungskanzlei (SRK)
Per e-mail an: info.rk@llv.li

Wien, am 15.06.2021

Stellungnahme des ÖBB-Konzerns zum Vernehmlassungsbericht der Regierung des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Abänderung des Eisenbahngesetzes (EBG; Umsetzung von EU-Richtlinien) vom 16.3.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir nehmen Bezug auf den im Betreff genannten Vernehmlassungsbericht vom 16.3.2021, der beabsichtigte Änderungen des liechtensteinischen Eisenbahngesetzes (EBG) in Umsetzung von EU-Richtlinien zum Gegenstand hat.

Dazu nimmt der ÖBB-Konzern gerne wie folgt Stellung:

1. Regulierungsrechtliche Themen

Zu Art 21 Abs 1 EBG

In **Art 21 Abs 1 EBG** wird die Nutzung der Personenbahnsteige als Bestandteil des Mindestzugangspakets ergänzt. Um Unklarheiten, Abgrenzungsschwierigkeiten oder Streitigkeiten über die Abgrenzung zwischen der Serviceeinrichtung „Station“ („Personenbahnhof“ gem. Anhang II Z2 lit a der Richtlinie 2012/34/EU) und dem Mindestzugangspaket zu vermeiden¹, sollte eine Definition der Personenbahnsteige im Gesetz aufgenommen werden. Es wird daher vorgeschlagen, folgende Definition in den Begriffsbestimmungen des Art 3 EBG aufzunehmen:

„Personenbahnsteige“ sind die neben dem Gleis liegenden Bahnsteigkörper, die den unmittelbaren Ein- und Ausstieg von Fahrgästen ermöglichen.

Mit dieser Formulierung wäre eine noch deutlichere Abgrenzung zu den Serviceleistungen in Art 21 Abs 2 EBG sichergestellt und würde damit die Rechtssicherheit in Bezug auf die Abgrenzung der Serviceeinrichtung vom Mindestzugangspaket weiter verbessert werden.

Weiters sollte in der Aufzählung des **Art 21 Abs 1 EBG** die lit a des Anhang II Nr.1 der Richtlinie 2012/34/EU ergänzt werden (**„die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn“**), da sonst die Leistungen des Mindestzugangspakets nicht entsprechend den Vorgaben der Richtlinie abgebildet sind.

¹ Vgl. auch Schlussanträge des Generalanwalts vom 28. März 2019, C-210/18, Rz 54 und 61

Zu Art 21 Abs 2 EBG

In **Art 21 Abs 2 EBG** sollte die Definition der Serviceleistung „Station“ („Personenbahnhof gem. Anhang II Z2 lit a der Richtlinie 2012/34/EU) noch vervollständigt werden, um die Serviceeinrichtung Personenbahnhof in Übereinstimmung mit der Richtlinie umzusetzen. Es wird daher die nachstehende Ergänzung vorgeschlagen:

„Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zusätzlich zum Mindestzugangspaket gemäss Abs. 1 als Serviceleistung die Nutzung der Stationen, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, für den Schienenpersonenverkehr einschliesslich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf zu gestatten.“

Zudem ist **Art 21 Abs 2 letzter Satz EBG** noch weiter zu präzisieren, da die Vorgabe der getrennten Rechnungsführung für die Serviceeinrichtung „Nutzung der Station“ aus Art 13 Abs 3 2. Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU lediglich für den Fall gilt, dass der Betreiber der Serviceeinrichtung „*direkt oder indirekt von einer Stelle oder einem Unternehmen kontrolliert wird, die bzw. das auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat*“. In diesem Fall muss die Rechnungsführung von dem kontrollierenden (betreffenden) Unternehmen getrennt sein. Keine Vorgabe aus der Richtlinie 2012/34/EU ist, dass innerhalb eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eine getrennte Rechnungsführung für diese Serviceleistung eingerichtet ist.

Es wird daher folgende klarstellende Ergänzung vorgeschlagen:

„Für die Nutzung der Stationen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine getrennte Rechnungsführung von einer Stelle bzw. einem Unternehmen einzurichten, welches direkt oder indirekt Kontrolle über den Betreiber der Serviceeinrichtung hat und auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist sowie eine beherrschende Stellung hat.“

Eine weitere Ergänzung betrifft ebenfalls nochmals **Art 21 Abs 2 EBG**: Es kann faktisch nicht ausgeschlossen werden, dass auf Bahnhofsgleisen eine Abstellung stattfindet, insofern sollte in Art 21 Abs 2 EBG auch die Serviceeinrichtung „**Abstellgleise**“ (gem. Anhang II Nr. 2 lit d) explizit angeführt werden. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund notwendig, da Abstellgleise gem. der Richtlinie 2012/34/EU ausdrücklich als Serviceeinrichtungen qualifiziert werden und daher nicht in das Mindestzugangspaket fallen.

Zu Art 21 Abs 3 EBG

In **Art 21 Abs 3 erster Satz EBG** sollte in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2012/34/EU Nachstehendes ergänzt werden:

„Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zusatzleistung Fahrstrom bereit, hat es diesen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen nichtdiskriminierend zu liefern, die dies beantragen.“

Weiters würden wir begrüßen, wenn im Gesetzestext oder in den erläuternden Materialien (dort etwa auf Seite 25 zweiter Absatz) angeführt wird, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht dazu verpflichtet ist, in kapazitätserweiternde Maßnahmen zu investieren. D.h. Zusatzleistungen müssen nur im Rahmen der verfügbaren Kapazität angeboten werden, das

Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat keinerlei Verpflichtung, Investitionen zur Kapazitätserweiterung vorzunehmen. So sieht es auch die Richtlinie 2012/34/EU in Art 13 Abs 4 vor.

Zu Art 22 Abs 1 EBG

Die Richtlinie 2012/34/EU sieht neben der Aktualisierung der bestehenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen („auf dem neuesten Stand zu halten“), auch eine Änderung bei Bedarf vor. Daher sollte **Art 22 Abs 1 letzter Satz EBG** lauten:

„Die Veröffentlichung ist auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.“

Zu Art 25 Abs 2 bis 4 EBG

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat vor fünf Jahren das Wegeentgeltmodell auf ein marktsegmentbezogenes System umgestellt, zu welchem davor auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen konsultiert wurden. Die Umstellung erfolgte insbesondere auf Basis der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU sowie der Durchführungsverordnung 2015/909/EU (Verordnung über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen), die im österreichischen Eisenbahngesetz umgesetzt wurden.

Zur ausgeglichenen Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (die Wegeentgelterlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen lediglich einen Teil dieser Finanzierung dar) wurden die Wegeentgelte in Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich von Marktaufschlägen (iS von Art 32 Abs 1 der Richtlinie 2012/34/EU) festgesetzt. Die Marktaufschläge wurden in der ersten Instanz vor der österreichischen Regulierungsbehörde (Schienen-Control Kommission) gründlich geprüft und schlussendlich auch genehmigt. Die Anwendung der Wegeentgelte erfolgt dabei auf dem gesamten Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG, d.h. auch einschließlich der neun Kilometer langen Strecke von der Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur Staatsgrenze bei Buchs SG.

Eine Nichtumsetzung des Art 32 Abs 1 der Richtlinie 2012/34/EU würde also dazu führen, dass der Zugang zum gesamten Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht zu den gleichen Bedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen kann. Damit verbunden wäre natürlich ein administrativer Mehraufwand² insbesondere bei der Verrechnung der Wegeentgelte, der mit der Umsetzung von Art 32 Abs 1 der Richtlinie 2012/34/EU in **Art 25 EBG**, unter Verwendung von gesetzlichen Übergangsbestimmungen, vermieden werden könnte. Nachdem bereits der Eisenbahnbetrieb nach technischen Normen und Betriebsvorschriften der ÖBB-Infrastruktur AG abgewickelt wird, sollten auch bei den wesentlichen Funktionen (Entgeltfestsetzung und Trassenzuweisung) auf dem gesamten Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG dieselben Grundsätze und Regelungen gelten.

Zu Art 36 EBG

Die Formulierung des Absatzes der Rechnungsführung in **Art 36 EBG** geht über den Wortlaut der Richtlinie 2012/34/EU hinaus. Der Entwurf des Art 36 EBG lautet wie folgt:

² vgl auch das Ziel auf Seite 8 des Vernehmlassungsberichts, keine unnötigen administrativen oder technischen Hürden zu schaffen.

„Die Eisenbahnunternehmen haben die Rechnungsführung der Geschäftsbereiche so zu gestalten, dass die Einhaltung des Verbots der Übertragung öffentlicher Gelder auf andere Geschäftsbereiche sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen Tätigkeiten (Art. 37a Abs. 3 und Art. 37d Abs. 2) von der Regulierungsbehörde oder einem von ihr beauftragten Dritten kontrolliert werden kann.“
[Hervorhebung nicht im Original]

Eisenbahnunternehmen sind gem. Art 3 Abs 1 lit a **EBG** als „Unternehmen, die die Tätigkeit eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und/oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ausüben“ [Hervorhebung nicht im Original] definiert. Durch die Verwendung von „oder“ sind auch „reine“ Eisenbahninfrastrukturunternehmen vom Begriff der Eisenbahnunternehmen umfasst und müssten diese die Rechnungsführung der Geschäftsbereiche entsprechend dem Entwurf zu Art 36 EBG gestalten.

Art 36 EBG dient aber im Wesentlichen der Umsetzung des Art 6 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU³, der vorsieht, dass eine getrennte Rechnungsführung für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur einerseits und der Erbringung von Verkehrsleistungen (Schienengüterverkehrsleistungen und Schienenpersonenverkehrsleistungen) andererseits einzurichten ist. Weitere Vorgaben hinsichtlich einer allfälligen getrennten Rechnungsführung innerhalb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind der Richtlinie 2012/34/EU nicht zu entnehmen. Es wird daher eine Anpassung von Art 36 entsprechend den Vorgaben des Art 6 der Richtlinie 2012/34/EU vorgeschlagen.

Zu Art 53 Abs 2 EBG

Die Regelung betreffend Fristen in Bezug auf die Einholung von sachdienlichen Informationen sollte noch weiter an die Vorgabe in Art 56 Abs 8 zweiter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU angepasst werden. Diese Bestimmung sieht einerseits vor, dass eine angemessene Frist von höchstens einem Monat für die Vorlage der Informationen festgesetzt werden kann. Weiters sollte auch die vorgesehene Verlängerung um zusätzlich zwei Wochen, bei Vorliegen von außergewöhnlichen Umständen, aufgenommen werden. Es wird daher vorgeschlagen **Art 53 Abs 2 EBG** wie folgt zu ergänzen:

„Die Regulierungsbehörde kann jederzeit von sich aus bei Eisenbahnunternehmen, Antragstellern sowie betroffenen Dritten sachdienliche Auskünfte einholen und Einsicht in Unterlagen sowie die in Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU genannten Buchführungsdaten nehmen. Die angeforderten Auskünfte sind innerhalb der von der Regulierungsbehörde bestimmten angemessenen Frist, die nicht länger als ein Monat sein darf, zu erteilen und die Einsichtnahme ist zu ermöglichen. Auf Antrag hat die Regulierungsbehörde diese festgesetzte Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn außergewöhnliche Umstände der fristgerechten Auskunft entgegenstehen. Dies gilt auch für Daten, die zu Zwecken der Statistik und Marktbeobachtung erforderlich sind.“

³ Siehe dazu Ausführungen zu Art 36 auf Seite 35 des Vernehmlassungsberichts.

2. Themen der technischen Interoperabilität

Zu Artikel 19 und Artikel 45 EBG

In der Einleitung der Vernehmlassung wird auf die IOP Richtlinie 2016/797 hingewiesen, dieser konkrete Verweis fehlt jedoch im Artikel 19 des Gesetzesentwurfs. In diesem Artikel wird lediglich darauf hingewiesen, dass ein Schienenfahrzeug über eine aufrechte Zulassung verfügen muss.

In der aktuell gültigen Fassung des EBG ist unter Artikel 45 als Aufgabe der Eisenbahnbehörde unter Punkt d) die Zulassung von Schienenfahrzeugen angegeben. Dieser Punkt wird gemäß dem vorliegenden Entwurf aufgehoben.

- *Aus unserer Sicht ist es daher unklar, wie man zukünftig eine Genehmigung („area of use“) für ein Schienenfahrzeug in Liechtenstein erlangen kann?*

Für die Zulassung eines Schienenfahrzeuges müssen nationale Regeln zu berücksichtigen werden. Für das in Österreich befindliche Streckennetz der ÖBB wurden weite Teile der ÖBB-Anforderungskataloge als nationale (technische) Vorschriften vom zuständigen österreichischen Ministerium BMK an die ERA gemeldet.

- *Werden die nationalen (technischen) Vorschriften, welche für die Teile von den ÖBB betriebenen Schienennetzes in Liechtenstein relevant sind, an die ERA gemeldet?*

Weiters bietet das österreichische Eisenbahngesetz der nationalen Sicherheitsbehörde die Möglichkeit, Stellungnahmen der beteiligten Infrastrukturbetreiber im Zuge des Genehmigungsverfahrens einzuholen (siehe § 110 Abs 4 österreichisches Eisenbahngesetz. Dabei können im Fall von nicht erfüllten nationalen (technische) Vorschriften „Einsatzbedingungen“ vom Infrastrukturbetreiber definiert werden, um trotz dieser Abweichung des Fahrzeuges ein sicherer Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten.

- *Aus unserer Sicht ist unklar, ob dies in Liechtenstein von der Eisenbahnbehörde zukünftig ebenso gehandhabt werden wird. Falls nicht, stellt sich für uns die Frage, wie ein sicherer Eisenbahnbetrieb bei einem Fahrzeug, das eine nationale technische Anforderung nicht erfüllt, sichergestellt werden kann.*

Zu Artikel 54 EBG

Artikel 54 Abs 1 lautet aktuell wie folgt:

Art. 54

Führung des Schienenfahrzeug- und des Eisenbahninfrastrukturregisters

1) Die Eisenbahnbehörde führt:

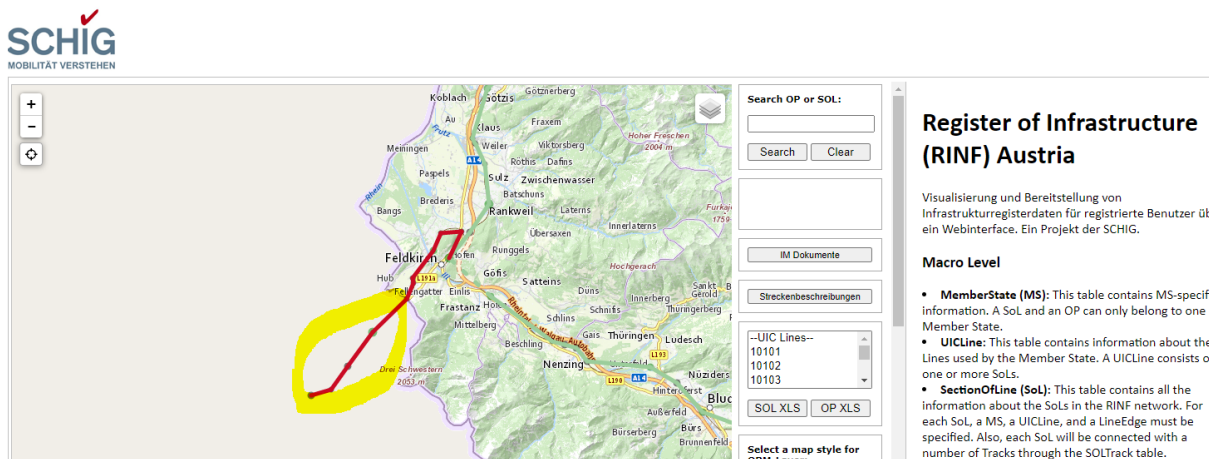
- a) ein Schienenfahrzeugregister, das sämtliche in Liechtenstein zugelassenen Schienenfahrzeuge enthält;
- b) ein Eisenbahninfrastrukturregister, das die Hauptmerkmale der Eisenbahninfrastruktur sowie Angaben darüber, ob sie mit den anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) übereinstimmen, enthält.

Gemäß dem vorliegenden Entwurf soll Art 54 Abs 1 lit a EBG (oben **gelb markiert**) ersatzlos entfallen. Auch Übergangsbestimmungen zur offenbar beabsichtigten Einstellung des Schienenfahrzeugregisters sind dem Entwurf nicht zu entnehmen.

Daraus ergeben sich aus Sicht des ÖBB-Konzerns folgende Fragen:

- *Werden die derzeitigen Einträge im Schienenfahrzeugregister von Liechtenstein in ein anderes Register überführt?*
- *Wird es zukünftig im ERA TV, analog der Schweiz, ein Verwendungsgebiet Liechtenstein geben?*

Weiters wird in Artikel 54 die Führung eines Eisenbahninfrastrukturregisters geregelt. Auf der Webseite der [SCHIG mbH](#) (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH) findet man im (österreichischen) [Infrastrukturregister](#) die Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG (auch) betreffend Liechtenstein (siehe nachfolgenden Screenshot der Webseite).



- *Ist eine Beauftragung der liechtensteinischen Eisenbahnbehörde an die SCHIG bzgl. der Führung des RINF für Liechtenstein erfolgt bzw. geplant?*

Mit freundlichen Grüßen

Für die ÖBB-Holding AG:

Dr. Katharina Schelberger e.h.

Leiterin Konzernrecht & Vorstandssekretariat