





# Der verkehrspolitische Standpunkt

Wolfgang WEIGEL

Und noch einmal die **dritte Piste des Flughafens Wien**... und die ökonomischen Entscheidungsgrundlagen für Infrastrukturprojekte... und die Probleme, die diese mit sich bringen.

Ein Senat des Bundesverwaltungsgerichts hat öffentliche Interessen gegeneinander abgewogen und befunden, dass der Klimaschutz höher zu bewerten ist als die ökonomisch durchaus argumentierbare Kapazitätserweiterung des Flughafens Wien. Ob die entscheidenden Richter nun Fundis waren, einäugig oder sonst irgendwie belastet, ist nicht das Thema dieses Beitrages. Das Thema ist vielmehr, ob Richter die gesellschaftlichen Notwendigkeiten abzubilden vermögen oder umgekehrt; ob nicht die gesellschaftlichen Notwendigkeiten in Gefahr geraten, durch Richter geformt zu werden. Der Streit, der über die Entscheidung W109 2000179-1/291E entbrannt ist, ist einer über die Anwendung geltenden Rechts (und - siehe oben - über den Verdacht der mangelnden Objektivität der Richter).

Die Entscheidung zieht aber eine viel grundlegendere Frage nach sich, als die nach der Ratslosigkeit, welche die einander in ihren Befunden teilweise diametral widersprechenden Streitparteien, einschließlich der zugezogenen Sachverständigen, an den Tag legen. Es geht in der Causa nicht (mehr) um juristische Conclusionen, sondern um wirtschafts- und gesellschaftspolitische Richtungsentscheidungen. Sozusagen in Partentese sei angemerkt, dass das alles ungeachtet eines jahrelangen Mediationsverfahrens geschieht, was auch einige Fragen aufwirft, die aber hier nicht Gegenstand der Erörterung sind. Nur soviel: Die gesellschaftlichen Werte, die im gegenständlichen Fall auf dem Spiel stehen, rechtfertigen offenbar den Einsatz ganz erheblicher personeller, materieller und zeitlicher Ressourcen - womit die ökonomische Seite des Problems wieder erreicht ist.

Für Entscheidungen über Vorhaben wie jenes der dritten Piste stehen letztlich zwei Entscheidungshilfen zur Disposition: Die Kosten-Nutzen-Analyse und/oder das Vorsichtsprinzip. Und beide sind definitiv im System der Gewaltenteilung nicht bei der Judikative angesiedelt. Und es sei eilig hervorgehoben: Ungeachtet der detailreichen und bemühten Faktensammlung und -abwägung in den 128 Seiten des Beschlusses fehlen zentrale Elemente einer überlegten Vorgehensweise, die teilweise seit Dupuit und dem Ende des 19. Jahrhunderts bekannt und bewährt sind.

Die nachfolgenden Überlegungen sind übrigens in keiner Weise als Zweifel an der juristischen Richtigkeit des gerichtlichen Urteils zu verstehen: Ökonomische Analysen lege artis, wie diese im weiterer Folge umrissen werden, könnten durchaus zu einer Ablehnung des betreffenden Projekts gelangen, aber diese wäre dann vom gesellschaftlichen Wert her fundiert. Etwas überspitzt könnte man nämlich zu dem betreffenden gerichtlichen Befund kommentieren, dieser reproduziere die berühmte Morgensternsche Verszeile, dass „nicht sein kann, was nicht sein darf“. Das wiederum provoziert geradezu den Nachsatz, dass eine deontologische Sicht der Dinge sich vielleicht doch nicht an einem Auslegungspuzzle bestehender Rechtsnormen orientiert hätte, sondern an deren inhaltlichem Anliegen, der Gesellschaft insgesamt zu dienen.

Insbesondere die Anwendung der Kosten-Nutzen-Analyse ist geeignet, die volkswirtschaftlichen Dimensionen des Vorhabens zu erhellen: Das ganze Vorhaben als betriebswirtschaftliche „Erweiterungsinvestition“ des Unternehmens Flughafen Wien könnte die gesellschaftlichen Dimensionen nämlich nicht abbilden. Indessen ist die Kosten-Nutzen-Analyse weit davon entfernt, sakrosankte Ergebnisse zu liefern - wie gleich noch zu erörtern sein wird. Man sagt ihr ja gelegentlich nach, sie sei eine Kunst eher denn eine Wissenschaft, aber es gilt auch das geflügelte Wort: „It is always better to be roughly right than definitely wrong ...“

Der Ehrgeiz der Kosten-Nutzen-Analyse ist es, die direkten Nutzen und Kosten aus dem Projekt, die indirekten Nutzen und Kosten sowie die sekundären Nutzen und Kosten, in der Dimension Euro und zum Entscheidungszeitpunkt abdiskontiert, abzubilden. Es zählen nur Veränderungen ab dem Entscheidungszeitpunkt. Auf der Nutzenseite zählt also der Zugewinn an Wohlfahrt, unmittelbar auf Grund der Kapazitätserweiterung und mittelbar, beispielsweise wegen einer Wertschöpfung, die ohne das Vorhaben nicht hat entstehen können. Auf der Kostenseite werden so genannte Opportunitätskosten herangezogen. Hier spielt beispielsweise ein Punkt eine wichtige Rolle der in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtshofes umfänglich behandelt wird: Die Umwidmung von landwirtschaftlicher Nutzfläche: Hätte die Umwidmung solcher Flächen tatsächlich einen einschneidenden volkswirt-

schaftlichen Verlust zur Folge, würde das die Vorteilhaftigkeit des Projekts in Frage stellen können, vorausgesetzt, die Komponenten der Vorteilhaftigkeit konnten auch nachvollziehbar abgebildet werden.

Ein unzweifelhafter Schönheitsfehler von Kosten-Nutzen-Analysen ist der, bestimmte Umweltprobleme nicht in Kalkül zu ziehen. Das erweist sich zum Beispiel an der ansonsten sehr instruktiven Arbeit von Jorge und de Rus aus dem Jahr 2004. Man mag sich aber an der aufwändigen Analyse zur dritten Piste des Flughafens London Heathrow orientieren, wo sowohl in Abschnitt II als auch Abschnitt IV auf das Problem der CO<sub>2</sub>-Emissionen eingegangen wird. Tatsächlich bildet die Berücksichtigung derartiger Umweltprobleme bei der Analyse erhebliche Hürden. Man muss sich nur vergegenwärtigen, welche Probleme Farber (2015) sieht, wenn es darum geht, den Klimawandel zum Gegenstand der Kosten-Nutzen-Analyse zu machen, und zwar noch ohne Verknüpfung mit einem konkreten Projekt wie dem der Erweiterung eines Flughafens. Das Problem dabei ist aber weniger der Bezug zu einem bestimmten Infrastrukturprojekt, als vielmehr die Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit der Risikoabschätzung.

Während man in Bezug auf die Vorteilhaftigkeit der Infrastrukturerweiterung mit alternativen Szenarien arbeiten kann, bedarf es bei der Risikoabschätzung der Kenntnis der Verteilung von Eintrittswahrscheinlichkeiten. Es geht dann also darum abzubilden, mit welcher Eintrittswahrscheinlichkeit welcher Schaden zu entstehen vermag. Kann man eine solche Risikoverteilung nicht angeben, muss man Ungewissheit annehmen, welche die anstehenden Entscheidungen noch schwieriger zu machen vermag. Man kann der Eintrittswahrscheinlichkeit einer bestimmten Konsequenz aus einer Handlung eine Wahrscheinlichkeit zuordnen, aber dann nur noch nach „best“ und „worst case“ unterscheiden und das Maxi-Min-Prinzip zur Anwendung bringen. Das ändert aber nichts an der Notwendigkeit, die Lage zu bewerten. Es geht darum abbilden zu können, was es für eine Gesellschaft bzw. eine Ökonomie bedeutet, wenn das schlechtestmögliche Ergebnis mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit eintritt - und das im Vergleich mit einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit des relativ besten Ergebnisses.

Während es sich in solchen Situationen nicht erübrigt, Kosten und Nutzen wenigstens cursorisch zu ermitteln, hat sich für die Handhabung solcher Entscheidungssituationen das „Vorsichtsprinzip“ etabliert. In der Formulierung der Rio-Deklaration: „Um die Umwelt zu schützen, sollen Staaten nach Maßgabe ihrer Möglichkeiten den Ansatz der Vorsicht großflächig zur Anwendung bringen.

Im Falle von Bedrohungen durch schwerwiegende und irreversible Schäden soll das Fehlen wissenschaftlicher Gewissheit nicht als Argument für die Hintanhaltung kosten-effektiver Maßnahmen für die Verhinderung von Umweltschäden herangezogen werden“ (meine Übersetzung, WW). Wie allerdings Farber (2015) bemerkt, habe die EU dieses Prinzip beispielsweise so verwendet, dass mögliche negative Wirkungen von Ereignissen die Erwägungen beherrschten und nicht der Ausgleich zwischen möglichen Kosten und Nutzen. An dieser Stelle darf wohl angemerkt werden, dass sich das Bundesverwaltungsgericht offenbar diese Sichtweise zu eigenen gemacht hat - ungeachtet der Frage, ob das mit Bezug auf die Handhabung durch die EU erfolgte oder gewissermaßen in stillschweigender Anwendung. Aber die eben angesprochene simplistische Auslegung des Vorsichtsprinzips wird seinen Anforderungen in keiner Weise gerecht: Es zu verwenden, enthebt Entscheidungsträger nicht der Berücksichtigung von Nutzen und (Opportunitäts-)Kosten, und zwar auch dann nicht, wenn man in Betracht zieht, dass das Vorsichtsprinzip in ganz unterschiedlicher Strenge gehandhabt wird. Ein Beispiel gefällig?

Im Zuge der Beweisaufnahme bezüglich der dritten Piste wurde unter anderem von Experten bezweifelt, dass diese durch die Entwicklung der Nachfrage überhaupt gerechtfertigt wäre. Dass das in den Bereich des „Scenario-writing“ fällt und letztlich Teil des Tests auf die Robustheit eines Ergebnisses werden kann, ist eine Sache. Aber könnte es nicht auch so sein, dass die dritte Piste bei Engpässen hilft, Gefahren zu mildern, die zum Beispiel durch die Wahrscheinlichkeit abgebildet werden können, mit der der Wert statistischer Menschenleben erhalten werden kann? Bitte keine Häme: Das Vorsichtsprinzip, entsprechend verstanden, müsste dann solchen möglichen Konsequenzen Rechnung tragen. Und damit ist ein „trade-off“ gegeben zwischen der (höchst)wahrscheinlichen Mehrbelastung mit CO<sub>2</sub> und den nicht auszuschließenden Verlusten, ausgedrückt im kumulierten Wert der statistischen Menschenleben. Es geht ums Vorsichtsprinzip, wohlgemerkt und nicht darum, dass eine solide statistische Basis die optimale Lösung des Problems nahelegt. Sie tut es offenbar nicht: Warum sonst kommen Expertisen und Gegenexpertisen zu so unterschiedlichen Ergebnissen?

Gesetzliche Vorgaben hin und gesetzliche Vorgaben her, im gegenständlichen Fall in die Revision zu gehen, ist nur jener Weg, den ein simpler „common sense“ suggeriert: Es fehlen auch den Höchstgerichten in Wahrheit die Entscheidungsgrundlagen. Deren gibt es in solchen und gleich gelagerten Fällen zwei: Die Kosten-Nutzen-Analyse (und, weil man ja nicht kleinlich erscheinen mag eventuell eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse) und das Vorsichtsprinzip.

# Der Bauverbotsbereich gem § 42 EisbG

Andreas NETZER

## 1. Allgemeines zu den Verbotsbereichen des EisbG

Das Eisenbahngesetz (EisbG) definiert im Hauptstück „Anrainerbestimmungen“ in seinen §§ 42 bis 43a drei Verbotsbereiche, die spezifische Schutzzwecke entfalten<sup>1</sup>:

### 1.1 Bauverbotsbereich (§ 42 EisbG)<sup>2</sup>

Dieser legt eine Zone von invarianter Breite (jeweils 12 m links und rechts der äußersten Gleisachsen bzw außerhalb der Bahnhofsgrenze) fest, in welcher die Errichtung von Anlagen aller Art *ex lege* untersagt ist, sofern deren Errichtung nicht mit den öffentlichen Verkehrsinteressen vereinbar ist.

### 1.2 Gefährdungsbereich (§ 43 EisbG)<sup>3</sup>

Die Ausdehnung dieses Bereiches ist variabel von der Natur von Anlagen oder Handlungen abhängig, durch welche der Bestand, der Betrieb oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden. Die Bestimmung enthält Sonderregelungen für Stromleitungen und -kabel, für Anlagen zur Bahnstromübertragung und für Steinbrüche, Stauwerke oder Anlagen für brennbare oder Explosivstoffe).

### 1.3 Feuerbereich (§ 43a EisbG)

Der auf das Netz der ÖBB – nach gänzlicher Einstellung der fahrplanmäßigen Dampftraktion – nicht mehr anwendbare Feuerbereich verlangt die zündungssichere Ausführung von Anlagen jeder Art in einem Abstand von idR 50 m links und rechts der äußersten Gleisachsen (mit detaillierten Kostentragungsregeln).

In §§ 44 und 45 regelt das Eisenbahngesetz zu diesen Verbotsbereichen Verfahrensschritte zur Beseitigung von verbotswidrigen Zuständen<sup>4</sup> und eingetretener Gefährdungen<sup>5</sup> durch gleich welche Gefahrenquellen. Zuständig für diese Anordnungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde.

## 2. Zur Geschichte

In der Stammfassung des Eisenbahngesetzes, BGBl 60/1957 war der Bauverbotsbereich in § 38 geregelt.<sup>6</sup> Erklärer Wille des Gesetzgebers war „eine Art Wiederverlautbarung des alten österreichischen Rechtes“.<sup>7</sup> Das EisbG 1957 kann damit füglich als Neukodifikation betrachtet und bei

der Interpretation auf die Quellen letztlich auch der Donaumonarchie zurückgegriffen werden. Entsprechend bestätigen die Materialien zum Bauverbotsbereich ausdrücklich, dass dieser „im Wesentlichen der bisherigen Rechtslage“<sup>8</sup> entspreche. Allerdings wird im Folgenden darzulegen sein, dass gerade die Regelungen des EisbG zum Bauverbotsbereich nicht aus dem Eisenbahnbaurecht der Monarchie übernommen wurden, sondern einen anderen Ursprung, wenn auch im selben Kompetenzbereich, der k&k Rechtsordnung hatten.

In der noch sehr konzis formulierten Eisenbahnkonzessionsverordnung 1854 (EisbKVO, RGBI 238/1854) findet sich nur insofern ein Hinweis auf die notwendigen Verbotsbereiche, als deren § 10 lit a „Vorsichtsmaßregeln gegen Feuergefahr oder sonstige Beschädigungen etc. etc.“ zum notwendigen Inhalt des Bauentwurfes erklärt. Dem folgend verpflichtet auch das Eisenbahnkonzessionsgesetz 1928 der Ersten Republik in seinem § 10 lit b nur das Eisenbahnunternehmen (EisbU), „solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. dgl. durch die Bahn weder während des Baues derselben noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.“<sup>9</sup> Dritte treffende öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkungen und Zustimmungsvorbehalte für Anrainerbauten lassen diese Normen (noch) nicht erkennen.

Das Instrument der Sicherung von Raumreserven für Eisenbahnbauten mit den Mitteln der Eigentumsbeschränkung bzw in Form einer Legal servitut mit grundsätzlich raumordnungsrechtlicher Funktion fand sich hingegen in der Monarchie primär in den Bauordnungen der Länder, die ihrerseits den Rücksichtnahmeverpflichtungen (auch für andere zivile und militärische Infrastrukturanlagen) durch die Anordnung von Bauverboten entsprachen.<sup>10</sup>

Ihren historischen Ursprung als Teil des Eisenbahnrechtes finden die Verbotsbereiche in der spezifischen Form der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung und des gegenseitigen Schutzes vor Gefährdungen<sup>11</sup> hingegen bereits in § 99 der 1852 erlassenen Eisenbahn-Betriebs-Ordnung (EBO), deren erster Satz lautet: „In der Umgebung der Bahn dürfen von Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht



ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöriges oder die regelmäßige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuergefahr herbeiführen könnten.“<sup>12</sup> In der Lehre wurde diese Einschränkung der Eigentumsfreiheit der Bahnanrainenden als Legalservitut behandelt und klar interpretiert: „Diese Bestimmung, eine ausgesprochene Legalservitut, legt dem Anrainer einer Eisenbahn die weitestgehende Einschränkung in der Ausübung seines Eigentumsrechtes auf, welche der gesicherte Bestand der Bahn, sowie der Betrieb derselben erfordert.“<sup>13</sup>

### 3. Entstehung und Wirkung der Verbotsbereiche

Da die Anordnungen der eisenbahnrechtlichen Verbotsbereiche sich – wie erwähnt – im geltenden Recht im 1. Hauptstück „Anrainerbestimmungen“ des 3a. Teiles des EisebG finden und damit – schon der Systematik des Gesetzes nach – in keinem inneren Zusammenhang mit dem im 7. Hauptstück des 3. Teiles des EisebG normierten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsregime stehen, stellen sie keine spezifisch vorhabensbezogenen, baurechtlichen Bestimmungen dar, sondern betreffen den konzessionierten Bestand der Eisenbahnanlage überhaupt.

#### 3.1 Vorwirkungen im Rahmen von Bauprojekten

Für die Wirkungen der Verbotsbereiche kann es nicht auf das Bestehen einer baulich fertiggestellten und betriebsbewilligten Anlage ankommen. Schon die Betroffenheit durch ein Vorhaben löst Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren und die Notwendigkeit der Einholung von Zustimmungserklärungen aus<sup>14</sup> und spätestens mit Vorliegen eines rechtskräftigen Baugenehmigungsbescheides<sup>15</sup> treten Tatbestandswirkung und Verbindlichkeit der Verbotsbereiche mit Bindungswirkung für andere Behörden (vgl § 11 lit d EisebG) ein. Die Bestimmungen über die eisenbahnrechtlichen Verbotsbereiche haben ihre wesentliche normative Bedeutung auch weit über das Ende der Bau- und Betriebsbewilligungsphase hinaus und werden – insbesondere wenn Handlungen, spezifisch Bauvorhaben Dritter zu beurteilen sind – während der gesamten Bestandsdauer einer Eisenbahn immer wieder relevant.

In allen nicht eisenbahnrechtlichen anlagerechtlichen Verfahren (zB Baugenehmigungsverfahren nach Landesrecht oder gewerberechtliche Betriebsanlagenverfahren) wird damit schon die Anhängigkeit eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens<sup>16</sup> – im öffentlichen Interesse gegenseitiger Rücksichtnahme föderaler Vollzugsträger – Abstimmungspflichten auslösen.<sup>17</sup>

Die Erteilung bau- und anlagenrechtlicher Genehmigungen für unmittelbar von amtsbekannten Eisenbahnanlagen oder behördenanhängigen Eisenbahnvorhaben durch deren Verbotsbereiche betroffene Flächen könnte auf Seiten der für das Anrainerprojekt zuständigen Behörde uU auch amtshaftungsrechtliche Auseinandersetzungen auslösen, wenn keine ordnungsgemäße Manuduktion erfolgt und auf die Wirkungen amtsbekannter eisenbahnrechtlicher Verbotsbereiche (insb die Zustimmungspflichtigkeit gem § 42 Abs 3 EisebG) nicht hingewiesen wird.

#### 3.2 Verbotsbereiche bei Bauten ohne Genehmigung

Auch nach dem Wortlaut der die einzelnen Verbotsbereiche regelnden Bestimmungen sind diese nicht Gegenstand der für den Bau oder Betrieb einer Eisenbahnanlage erforderlichen Genehmigungen. Vielmehr entstehen die Verbotsbereiche – entsprechend dem gesetzlich normierten Schutzzweck – *ex lege* als zwingende Reflexwirkungen unmittelbar aus dem faktischen Bestand der von ihnen geschützten Eisenbahnanlagen<sup>18</sup>.

Bei einer bestehenden Eisenbahn kann es für die Schutzwirkungen im Einzelfall nicht auf die Frage des Vorliegens einer rechtskonformen Genehmigung für einzelne Anlagenteile ankommen: Bestimmend ist der Zweck, die Anlagen einer rechtmäßig bestehenden und betriebenen Eisenbahn und den Verkehr auf derselben zu schützen. Auch wenn eine objektiv gegebene Genehmigungsbedürftigkeit oder Rechtswidrigkeit etwa bei baulichen Änderungen am Anlagenbestand zu anderen rechtlichen Folgen<sup>19</sup> führt, ist der Bestand und die faktische betriebliche Nutzung im öffentlichen Verkehrsinteresse die allein entscheidende tatbestandliche Voraussetzung für das Eintreten der Schutzwirkungen.<sup>20</sup>

Diese Wirkungen werden aber – im Hinblick auf den damit verbundenen Eigentumseingriff – eng auszulegen sein und in ihrer Anwendung auf die im öffentlichen Verkehrsinteresse zwingend erforderlichen Fälle beschränkt bleiben müssen. Eine nicht in Betrieb genommene kostenlose Anlage wird ebenso wenig einen Schutzbereich auslösen, wie eine Anlage deren Betrieb von der Eisenbahnbehörde oder einem Gerichtshof des öffentlichen Rechts untersagt wurde. Dient aber eine konsenslos errichtete oder konsenswidrig veränderte Anlage dem Betrieb einer Eisenbahn, sind aus der Systematik des Gesetzes im Hinblick auf die materienspezifischen Gefahren des Eisenbahnbetriebes die eigentumsbeschränkende Schutzwirkungen der Verbotsbereiche zwingend erforderlich, um eine (wechselseitige) Gefährdung von Bahn (und Bahnbenutzenden)

und anrainenden Grundstücken zuverlässig zu verhindern.<sup>21</sup>

### 3.3 Gegen wen wirken die Verbotsbereiche?

Die angesprochenen Verbotsbereiche wirken nur im Verhältnis zwischen Eisenbahnen und bahnfremden<sup>22</sup> Anlagen, Handlungen und Zuständen. Sie wirken grundsätzlich sowohl auf Bahngrund als auch idR über dessen Grenzen hinaus, auf Fremdgrund.<sup>23</sup> Raumnutzungskonflikte und Gefährdungen zwischen verschiedenen EisbU und ihren Anlagen sind von der Eisenbahnbehörde im Rahmen allfälliger Baugenehmigungsverfahren und sonst im Rahmen ihrer verwaltungspolizeilichen Aufsichtsfunktion wahrzunehmen.<sup>24</sup>

Während den Bestimmungen über die Verbotsbereiche zwischen verschiedenen Eisenbahnen keine Wirkung zukommt<sup>25</sup>, findet § 42 EisbG auf sonstige Infrastrukturmaßnahmen (Straßen, Energieerzeugung und -verteilung, Zivilluftfahrt, Schifffahrtswege, Seilbahnen etc) Anwendung. Für solche Vorhaben ist also gem § 42 Abs 3 EisbG im öffentlichen Interesse eine im Rahmen der Interessensabwägung zu wahrende gegenseitige Berücksichtigung geboten.<sup>26</sup>

### 3.4 Bauverbotsbereich – Parteistellung – Genehmigungspflicht

Das Eigentum an einer im Bauverbotsbereich von Eisenbahnanlagen liegenden Liegenschaft bedingt subjektive öffentliche Rechte gem § 31e EisbG<sup>27</sup> und kann ein behördliches Baugenehmigungsverfahren erforderlich machen.

Dies gilt zunächst im Hinblick auf eine Baugenehmigungspflicht von Vorhaben<sup>28</sup>, die in technischer Hinsicht durchaus die Voraussetzungen der Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahnvorhaben (VGEV, BGBl II 425/2009) erfüllen. Nach dem Inhalt des § 31e EisbG sind nämlich Personen, in deren Eigentum „betroffene Liegenschaften“ stehen, im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren Parteien iSd § 8 AVG. „Betroffen“ sind nach dem Wortlaut des Gesetzes aber überdies solche Liegenschaften, die entweder in den Bauverbotsbereich eines konkreten Bauvorhabens „zu liegen kommen“ – wobei nach der Jud des VwGH eine größen- oder lagemäßige Veränderung des Bauverbotes zum Bauwerber hin *keine* Voraussetzung für das Entstehen der Parteistellung ist. Allerdings stellt das Gericht klar, dass es für die Parteistellung ausschließlich auf die Entfernung von den zur Umsetzung des Vorhabens konkret erforderlichen Baumaßnahmen ankommt.<sup>29</sup> Das bedeutet, dass die von einem Vorhaben für konkrete Baumaßnahmen in Anspruch genommenen Teile des Streckenbandes für die bezogen auf diese Maßnahmen im Bau-

verbotsbereich liegenden Anrainer Parteistellung begründen.<sup>30</sup> Rein betriebliche Auswirkungen solcher Baumaßnahmen auf andere Teile der Strecke bedingen dagegen keine Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Verfahren.<sup>31</sup>

Rechtliche Interessen wird man aber jedenfalls all jenen Personen zubilligen müssen, die aufgrund der Lage ihrer Liegenschaften im Bauverbotsbereich durch bauliche Maßnahmen unmittelbar betroffen sind, die der Erhaltung und Ergänzung iSd §19 EisbG (Wiederkehrende Maßnahmen, Instandhaltung) zuzuordnen sind. Der Bauverbotsbereich kann nämlich auch durch bloße Instandhaltungsmaßnahmen eine Änderung erfahren, wenn sich dadurch die Gleisachse oder die unmittelbar für die Eisenbahn in Anspruch genommene Grundfläche in Richtung einer Nachbarliegenschaft verschiebt bzw vergrößert.<sup>32</sup> Folgerichtig ist in solchen Fällen die Zustimmung der Betroffenen einzuholen oder uU auch eine erforderlich werdende Grundeinlöse durchzuführen. Kann kein Einvernehmen erwirkt werden, besteht allein aufgrund der Verweigerung der Zustimmung durch einen Anrainer bereits Baugenehmigungspflicht gem § 31 ff EisbG und das EisbU hat einen Bauentwurf zur Genehmigung einzureichen. Nur nach Vorliegen einer rechtskräftigen Genehmigung kann eine erforderliche Grundfläche in der Folge – allenfalls im Enteignungsweg – beansprucht und die bauliche Maßnahme auch gegen den Willen des Anrainers umgesetzt werden.

### 3.5 Wie wirken die Verbotsbereiche und konkret der Bauverbotsbereich

Inhaltlich bewirken alle Verbotsbereiche nach dem Eisenbahngesetz eine Eigentumsbeschränkung für die betroffenen bahnfremden Anrainer. Diese Wirkung ist nicht absolut sondern hängt davon ab, ob der zu beurteilende Sachverhalt im Widerspruch zum geschützten öffentlichen Verkehrsinteresse steht. So bewirkt auch § 42 EisbG kein absolutes, jede bauliche Maßnahme verbindendes Bauverbot. Vielmehr sind vorhabensspezifisch nur solche baulichen Maßnahmen betroffen, die im Widerspruch zum öffentlichen Verkehrsinteresse stehen. Dabei ist das öffentliche Verkehrsinteresse denkbar weit auszulegen und dient außer der Sicherstellung künftiger Erweiterungsmöglichkeiten der Bahn<sup>33</sup> auch der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes<sup>34</sup>.

Wenn ein solcher Widerspruch nicht erkannt wird, kann für dieses – primär durch das EisbU selbst, im Fall einer Verweigerung aber auch subsidiär bescheidförmig durch die Eisenbahnbehörde – die Zustimmung erteilt werden. Ob eine bauliche Maßnahme also letztlich umgesetzt werden kann,

ergibt sich erst, wenn ein konkreter Bauentwurf vorliegt, der einer Interessenabwägung gegen das öffentliche Verkehrsinteresse unterworfen werden kann. Es ist daher auch denkbar, dass ein negativ beurteilter Bauentwurf im Hinblick auf die erkannten Widersprüche zum öffentlichen Verkehrsinteresse revidiert und – ohne rechtlich relevanten Nachteil – so abgeändert wird, dass eine Zustimmung erteilt werden kann.

#### **4. Allgemeines zur Bestimmung des Bauverbotsbereiches**

##### *4.1 Wirkung und Funktion des Bauverbotsbereichs*

Der Bauverbotsbereich dient einerseits der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, nämlich der Abschirmung der Eisenbahn gegen Beeinflussungen, die von Anlagen in ihrer Umgebung ausgehen. Insofern unterscheidet er sich auch nicht grundsätzlich vom Gefährdungsbereich, legt aber die einzuhaltenden Abstände nur für bauliche Anlagen des Streckenbandes und für diese in einer unverfügbaren Mindestbreite fest. Andererseits sollen im Unterschied zum Gefährdungsbereich durch den Bauverbotsbereich auch bahnfremde Anlagen vor Einflüssen, die von der Eisenbahn ausgehen, geschützt werden.<sup>35</sup>

„Bahnfremd“ ist dabei „nicht das Gegenteil von unternehmenseigen“, sondern jede „Nicht-Eisenbahnanlage“<sup>36</sup> Es geht dabei nicht um das Grundstückseigentum, sondern um die bauliche, funktionelle und betriebliche Einstufung als Teil einer Eisenbahn. Eine idS bahnfremde Anlage kann nicht nur von Dritten, sondern auch von dem so geschützten EisbU selbst beabsichtigt oder errichtet werden. Im Hinblick auf die dann aber immer gegebene ‚geschlossene‘ Willenslage wird die Beurteilung, ob eine solche Anlage rechtmäßig errichtet werden kann eher einer Überprüfung iSd § 19 EisbG durch die zuständige Behörde unterworfen sein und keine akademischen Fragen der Zustimmung aufwerfen. Anders wird die Sachlage sich in der Praxis darstellen, wenn es sich um eine bahnfremde Anlage eines anderen EisbU handelt. Diesfalls könnte auch eine Vorfagenentscheidung des BMVIT gem § 11 EisbG erforderlich sein.

Von § 42 EisbG werden nicht nur solche baulichen Anlagen erfasst, die den Bauordnungen der Länder unterworfen sind, sondern alle bahnfremden baulichen Anlagen. Dies gilt insbesondere auch für Einbauten (also zB. Kabel und Rohrleitungen), Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur wie Straßen (insb den deren Kreuzung dienenden Brücken und Tunnelanlagen) oder gewerblichen Betriebsanlagen etc.<sup>37</sup>

Die wesentliche weitere Funktion des Bauverbotsbereichs ergibt sich jedoch aus § 42 Abs 3 EisbG: Nach dieser Bestimmung kann die Eisenbahnbehörde Ausnahmen erteilen, „soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist“.<sup>38</sup> Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die Behörde die Ausnahme zu verweigern hat, wenn eines der genannten Interessen durch ein Anrainervorhaben beeinträchtigt wird.<sup>39</sup> Sie kann aber eben auch Bauten im Bauverbotsbereich zulassen, wenn keine öffentlichen Verkehrsinteressen gegen deren Umsetzung sprechen. Der Bauverbotsbereich ist also – im Gegensatz zum Gefährdungsbereich gem § 43 EisbG – durchaus verfügbar und verzichtbar, wenn der durch ihn geschützte Geländestreifen nicht für die Zwecke einer Eisenbahn freigehalten werden muss.

Die Entscheidung über die Versagung hat damit für den Bauverbotsbereich gem § 42 EisbG eindeutig auch aufgrund verkehrsraumplanerischer Interessen mit ausdrücklicher Bezugnahme auf die künftige Entwicklung des Netzes im Allgemeinen und der betroffenen Anlage im Besonderen zu erfolgen.<sup>40</sup> Es ist also durchaus denkbar, dass das EisbU bzw die Behörde in einem bestimmten Streckenabschnitt Bauvorhaben nur auf einer Seite der Bahn grundsätzlich die Zustimmung verweigert, weil dort in absehbarer Zeit mit Streckenbegradigungen, Lärmschutzmaßnahmen oder Zulegungen von Gleisen oder Begleitwegen bereits fest zu rechnen ist, während auf der anderen Seite der Strecke die Prüfung von diesem zusätzlichen Flächenbedarf durch den Ausbau absehen und eine Zustimmung erteilt werden kann.

##### *4.2 Der Bauverbotsbereich auf der freien Strecke*

###### *4.2.1 Die Gleisachse als Bezugslinie und die äußeren Grenzen des Bauverbotsbereiches*

Der Bauverbotsbereich ist gesetzlich – unabhängig von der konkreten Streckenart und den lokalen geographischen Gegebenheiten – invariant mit einem Abstand von 12 m ab der (äußersten) Gleisachse (bzw Bahnhofsgrenze) festgelegt.

Die Gleisachse, also die Bezugslinie, die den Bauverbotsbereich auf der freien Strecke auslöst, ist der durch den Mittelpunkt der die Schienenoberkanten verbindenden Gerade gebildete Linienzug im Gleisverlauf. Von dieser Linie ausgehend wird der Bauverbotsbereich an jedem Punkt der Strecke und unabhängig von allfälligen Dämmen, Einschnitten, Kunstbauten oder Tunnelabschnitten gemessen.

Der Judikatur, wonach sich dieses Maß und der dadurch begrenzte Verbotsbereich horizontal



und vertikal, ausgehend von der Gleisachse bzw. Bahnhofsgrenze erstreckt,<sup>41</sup> ist im Hinblick auf den Gesetzeswortlaut vorbehaltlos zuzustimmen. Hinsichtlich der Bemessung des Bauverbotsbereiches stellt der OGH klar, dass sich „ein Mindestbauverbot in vertikaler Hinsicht zwangsläufig aus dem Leitungsoberbau und dem Bahnbetrieb ergibt. [...]“. Das heißt, dass – bezogen auf eine eingleisige Strecke – der Bauverbotsbereich ein der Gleisachse folgendes räumliches Volumen mit quadratischem Querschnitt ist, welches sich sowohl links und rechts als auch über und unter der Bahn in vertikaler Richtung insgesamt übergrundsätzlich 24m ausdehnt.

Nach Ansicht des OGH ist der Zweck des Bauverbotsbereiches die Sicherung des Bahnbetriebs und die Vermeidung von Gefahren für Dritte. Deshalb sei der Bauverbotsbereich des EISbG durch „zweckentsprechende teleologische Interpretation [...] dahingehend zu verstehen, dass ein Bauverbotsbereich auch ober- und unterhalb des Gleisanlage in Form eines Quaders besteht, wobei die horizontale Bauverbotszone von 12 m auch auf die [V]ertikale analog angewendet wird.“<sup>42</sup>

Weil bei mehrgleisigen Strecken die einzelnen Gleisachsen nicht unbedingt in der selben Höhenlage verlaufen, kommt der Wortwahl des OGH in der zitierten Entscheidung für mehrgleisige Strecken besondere Bedeutung zu. Das Höchstgericht spricht *expressis verbis* von einem Raumvolumen in der Form eines (wohl mit den Gleisachsen sich krümmenden und verändernden) Quaders. Um diesen regelmäßigen Querschnitt zu erreichen ist es erforderlich, die Höhenbegrenzungslinien des Bauverbotsbereiches jeweils nach den extremen Höhenkoten zu wählen, so dass also die untere Kante des Rechteckes vom niedrigeren, die höhere aber vom höher liegenden Gleis ausgelöst wird. Das so gebildete Raumvolumen bildet in jedem Fall einen rechteckigen Querschnitt.

#### 4.2.2 Die Gleisachse und andere Eisenbahnanlagen entlang der Strecke

Für die Interpretation des Bauverbotes auf der freien Strecke kann die Betonung, die der Normtext auf die äußerste Gleisachse legt, nicht genügend betont werden. Soweit nicht die für Bahnhöfe begründete, besondere Bahnhofsgrenze die Grundlinie für die Bestimmung des Bauverbotsbereiches bildet, folgt sein Verlauf ausschließlich und alleine den Achsen der einzelnen Gleise. Der Gesetzestext spricht dabei ausdrücklich nicht von „Streckengleisen“ sondern von dem äußersten Gleis der Eisenbahn. Es kann also sehr wohl sein, dass in Abschnitten blind endende Abstell-, Auszieh- oder Stützgleise, die einen Teil der Eisenbahn bilden, die am weitesten außen liegen-

den Gleise der Eisenbahn sind und ihre Achse die Grund- und Bezugslinie für den Bauverbotsbereich auf der freien Strecke bildet.<sup>43</sup>

Das bedeutet, dass auf der freien Strecke ausnahmslos alle an deren, das Gleisband begleitenden Eisenbahnanlagen iSd § 10 EISbG für die Bestimmung des Bauverbotsbereiches unbeachtlich sind. Dies gilt für nicht der Eisenbahn zugeordneten Geleise anderer Eisenbahnen<sup>44</sup> genauso wie für die baulichen Einrichtungen von Eisenbahnkreuzungen, Dammschüttungen, Brücken, Tunnelanlagen, Haltestellen und bei diesen eingerichtete Parkplätze<sup>45</sup>, Einschnitte, Dammschüttungen, Wasser- und Lawinenschutzbauten etc. Alle diese Anlagen sind – wiewohl ihnen im Zusammenhang mit dem Schutz des Gefährdungsbereiches gem § 43 EISbG größte Bedeutung zukommt – für die Bestimmung der räumlichen Ausdehnung des Bauverbotsbereiches einer Eisenbahn ohne Bedeutung und bei dessen Bemessung zu ignorieren. Die Ausgangslinie für die Bemessung des Bauverbotsbereiches außerhalb von Bahnhöfen wird ausschließlich von der Gleisachse der Streckengeleise gebildet.

In Bezug auf Tunnelbauwerke gilt für den Bauverbotsbereich demnach, dass sich dieser von der innerhalb des Tunnelbauwerkes verlaufenden Schienenachse – genauso wie bei einer oberirdisch verlaufenden Trasse – zwölf Meter in horizontale sowie vertikale Richtung erstreckt. Da somit der Bauverbotsbereich oft vergleichsweise knapp oberhalb des Tunnelbauwerkes endet, ist für Überbauungen, Fundierungen, Sonden und andere Tiefbauwerke auf den Gefährdungsbereich gem § 43 EISbG zu verweisen. Analog sind Brückenbauwerke zu behandeln, deren Fundamente die untere Bauverbotsbereichsgrenze ohne Weiteres erreichen und unterschreiten können.

#### 4.2.3 Die Gleisachse in Abzweigungen und Anschlussstellen

Wenn außerhalb von Bahnhöfen verschiedene Strecken einer oder mehrerer öffentlicher Eisenbahnen oder auch nicht-öffentlicher Eisenbahnen (also Anschluss- und Materialbahnen)<sup>46</sup> miteinander vernetzt werden, verschmelzen deren jeweils eigene Bauverbotsbereiche uU ineinander. Das heißt, dass die Bauverbotsbereiche der beiden so verbundenen Streckenbereiche idR schleifend ineinander übergehen und, soweit sie sich bis im Anschlusspunkt überlappen, von jedem der allenfalls beteiligten EISbU im eigenen Interesse durch Verweigerung der jeweils eigenen Zustimmung geschützt werden können. Es kann also sein, dass für ein Anrainerbauwerk die Zustimmung von zwei verschiedenen EISbU einzuholen ist, eines von diesen aber die Zustim-

mung verweigert. Auch in diesem Fall kann die für das verweigernde Unternehmen zuständige Eisenbahnbehörde angerufen werden, welche die verweigerte Zustimmung im Bescheidweg ersetzen kann, wenn dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen vereinbar ist.

Auch die Weichen zu Anschlussbahnen bilden insofern einen Sonderfall, als diese den Anschluss zu ihrerseits durch einen eigenen Bauverbotsbereich auslösenden, unternehmensfremden Eisenbahnen bilden. Damit bildet die Abzweigung zur Anschlussbahn im Weichenbereich auch für die anschlussgebende Bahn bis zur Anschlussstelle einen Bauverbotsbereich aus, der dann in den Bauverbotsbereich der Anschlussbahn übergeht.

#### 4.3 Der Bauverbotsbereich in Bahnhöfen

##### 4.3.1 Der Bahnhofsbegriff des § 42 EisbG

Bahnhöfe als Betriebsstellen von Eisenbahnen werden vom EisbG begrifflich vorausgesetzt. Eine hoheitliche Definition, welche Betriebsstellen als Bahnhöfe gelten findet sich lediglich in § 11 Abs 1 EisbBBV.<sup>47</sup> Diese Abgrenzung ist im Hinblick auf § 42 EisbG in zweierlei Hinsicht von Bedeutung und erweist sich als auslegungsbefürdend.

Zum einen ist die Abgrenzung zwischen Bahnhöfen im eisenbahnrechtlichen Sinn und den im Verlauf der freien Strecke zahlreich angeordneten bloßen Haltestellen<sup>48</sup> bei genauerer Betrachtung fließend. Der Differenzbefund ergibt, dass sich – rechtlich – ein Bahnhof von einer Haltestelle nur dadurch unterscheidet, dass er mindestens eine Weiche aufweist<sup>49</sup> und auch dem Ausweichen und Wenden von Zügen dient. Konstitutiv ist – etwas nach § 2 Abs 1 lit a der ÖBB-internen Dienstvorschrift V3 – für die Führung einer Betriebsstelle als Bahnhof das Vorhandensein von Einfahrsignalen bzw Trapeztafeln. Ausschlaggebend für die Behandlung in der Praxis wird daher die betriebliche Behandlung einer solchen Betriebsstelle als Bahnhof sein, die sich mit den erteilten oder zu beantragenden Genehmigungsakten decken muss.

Die Legitimation aber, mit der der historische Gesetzgeber des Eisenbahngesetzes 1957 Bahnhöfe als Betriebsstellen mit einem räumlich erweiterten Bauverbotsbereich ausstattete, liegt primär in dessen gewachsenen Funktionen begründet und hängt eng mit den dort in besonderer Weise gebündelt vorhandenen betrieblichen Funktionen und den diesen dienenden Nebenanlagen und Gebäuden zusammen, für die ein besonderer Bedarf an der Freihaltung von Abstandsflächen erkannt wurde. Dass mit den modernen Mitteln der Leit- und Sicherungstechnik die Möglichkeit entstanden ist,

auch weitab einer besetzten Fahrdienstleitung auf der freien Strecke liegende Knoten und Überleitverbindungen betrieblich als Bahnhöfe zu führen und dass es heute möglich ist, in Ballungsräumen oder überland ganze Strecken iSd V3 als Bahnhof zu betreiben, war damals nicht vorhersehbar und konnte auch in der Willensbildung des historischen Gesetzgebers keine Rolle spielen.

Zwar werden in der Praxis der ÖBB auch Verknüpfungsstellen auf freier Strecke mitunter als Bahnhöfe iSd internen Betriebsvorschrift V3 behandelt, um die betriebliche Abwicklung zu vereinfachen (zB der Knoten Rohr, südwestlich von St. Pölten, wo die Streckengleise der Güterzugumfahrung St. Pölten in die von dort an wieder viergleisig weitergeführte Weststrecke eingebunden werden).<sup>50</sup>

Im Hinblick darauf, dass der Bauverbotsbereich als Eigentumsbeschränkung widmungsgleich in die freie Verfügung über das Eigentum an anrainenden Liegenschaften eingreift und der historische Gesetzgeber nicht einmal für bloße Haltestellen, sondern lediglich für die modellhaft zu begreifende Bahnhofsanlage einen erweiterten Bauverbotsbereich vorgesehen hat, zwingt uns eine grundrechtskonforme Interpretation, die Bahnhofsgrenze auf jene Eisenbahnanlagen zu beschränken, die im historischen Begriffsverständnis als Bahnhöfe zu betrachten sind, also Stationen in denen wenn nicht alle, so doch wesentliche bahnhofsmäßige Funktionen des Personenhaltes, des Güterumschlages, der Bildung und Servicerung von Zügen sowie des Endes und des Beginns von Zugläufen zusammenfallen. Eine Bahnhofsgrenze wird also nur durch solche Bahnhöfe im betrieblichen Sinn ausgelöst, die nicht nur im Sinne der V3 als solche eingestuft sind, sondern zumindest eine, idR aber mehrere der vorgenannten Funktionen in sich vereinen.

Eine prominente und diese Kriterien trefflich berücksichtigende historische Definition lautet folgerichtig: „[Bahnhöfe] bilden einerseits die Vermittlungsstellen zwischen der Transportanstalt und der Bevölkerung, andererseits die Ausgangspunkte für die Handhabung des Betriebsdienstes.“<sup>51</sup> Sie bietet, den Vorteil, dass sie – auch im Laienverständnis – jene spezifischen Funktionen und die ihnen gewidmeten Teile eines Bahnhofes besonders gut trifft, die sachlich Anlass geben, eine Änderung in der den Bauverbotsbereich auslösenden Grundlinie anzuordnen.

##### 4.3.2 Bahnhofsgrenze

Innerhalb der Grenzen eines Bahnhofes ändert sich die Bezugslinie des Bauverbotsbereiches. Sie wird dort nicht mehr durch die Gleisachse gebildet, sondern durch die „Bahnhofsgrenze“, einen Begriff, den das EisbG voraussetzen scheint und nicht de-

finiert. Dieser Begriff wurde schon im § 38 der Stammfassung des EisbG 1957, also der Vorläuferbestimmung des heutigen § 42 EisbG verwendet.

So sehr damit aus der Wortwahl klar ist, dass dem Gesetzgeber eine Bezugnahme auf die Grundgrenze der bahneigenen Liegenschaften fremd ist und er – wie auszuführen sein wird – auf eine andere, anlagenbezogene Ausgangslinie des Bauverbotsbereiches abzielt<sup>52</sup>, finden sich für den Begriff keine weiteren, eine Definition zumindest erleichternden Fundstellen im positiven Recht vor der Inkraftsetzung des EisbG. Nur die Materialien zur Stammfassung legen durch ihre Bezugnahme auf die „Bahnhofsdienstordnung des betreffenden Bahnhofes“<sup>53</sup> nahe, dass mit der Bahnhofsgrenze die Umhüllende der für den Bestand und Betrieb eines Bahnhofes notwendigen Flächen und Eisenbahnanlagen gemeint sein dürfte.

So banal diese in der Literatur akzeptierte<sup>54</sup> Kurzdefinition scheint: In der Praxis insbesondere moderner und komplexerer Bahnhofsagglomerationen tun sich eine Reihe von Fragen auf, für die in der Praxis der EisbU und Behörden mehr oder weniger offen thematisierte Lösungen stets aufs Neue gefunden und in anstehenden Vorhaben stets aufs Neue konkret umgesetzt werden müssen.

Schon am Beispiel des Übergangspunktes zwischen der freien Strecke und dem Bahnhof entlang des Verlaufes einer Eisenbahn, können die dabei auftretenden Auslegungsprobleme gut dargestellt werden.

#### 4.3.3 Zur Bestimmung der Bahnhofsgrenze längs der Bahn

Für die Frage, an welchem Punkt entlang der Strecke bei Bahnhöfen iSd § 42 EisbG die Bahnhofsgrenze von der Gleisachse als Bezugslinie der freien Strecke abspringt, bieten sich mehrere Lösungen an, von denen zunächst die technischen und betrieblichen zu nennen sind.

Primär betrieblichen Charakter hätte eine Orientierung an sicherungs- und signaltechnischen Kriterien. Diese Abgrenzung scheint zwingend, weil § 11 Abs 1 EisbBBV die für den Bahnhofsbetrieb relevanten Signale ausdrücklich zur Abgrenzung gegen die freie Strecke heranzieht.<sup>55</sup> Der Umstand, dass der Ordnungsgeber eigens betont, dass diese Abgrenzung für „eisenbahnbetriebliche“ Zwecke dient, ist für die Frage des Bauverbotsbereiches – der eine Abgrenzung nach eisenbahnbaulichen Zwecken notwendig macht – unmittelbar relevant.

Neben diesem im Wesentlichen betrieblichen Abgrenzungskriterium kommt auch eine Reihe bautechnischer Abgrenzungsmöglichkeiten in Frage: Bahnhöfe können gegen die freie Strecke fernmeldetechnisch, elektrotechnisch und oberbautechnisch abgegrenzt werden, wobei idR jeder dieser Abgrenzungspunkte entlang der Gleisachse räumlich an einem anderen Punkt liegt.

Die Diskussion zeigt, dass keines der betrieblichen und technischen Abgrenzungskriterien – so entscheidend sie für die Bahnhofsabgrenzung im jeweiligen Fachgebiet unbestreitbar sind und auch bleiben – für die Auslegung des § 42 EisbG allein ausschlaggebende Bedeutung haben kann. Das entscheidende Argument wird ein rein juristisches bleiben müssen. Dies aus zweifachem Grund, nämlich zum Einen, weil dem Bauverbotsbereich die unter 4.1 angesprochene, spezifisch raumordnende Funktion zur Wahrung öffentlicher Verkehrsinteressen zukommt, die mit den betrieblichen und technischen Abgrenzungen nur bedingt in einem unmittelbaren Wechselverhältnis steht. Zum Andern aber auch, weil der Bauverbotsbereich gewichtige eigentumsbeschränkende Auswirkungen auf die Rechtsposition betroffener Anrainer hat und *de facto* die Bebaubarkeit von Liegenschaften dauerhaft und grundsätzlich ausschließen kann. Für die Bestimmung der Kriterien für den Verlauf der Bahnhofsgrenze wird es also längs der Bahn und quer zu deren Verlauf im Ergebnis vor allem auf einen sachlichen Ausgleich zwischen dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Eigentumsrecht der betroffenen Anrainer ankommen müssen.

Anders und auf den Punkt formuliert: Die Bahnhofsgrenze muss so großzügig gezogen werden, dass Bestand, Betrieb und im öffentlichen Interesse absehbare und nötig werdende bauliche Erweiterungen ohne unzumutbare Belastungen der Eisenbahn möglich gehalten werden<sup>56</sup>, sie muss aber im Hinblick auf den jeden Eigentumseingriff intrinsisch begrenzenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, also das Prinzip, dass jeder Eigentumseingriff möglichst schonend zu erfolgen hat, so eng bemessen werden, dass das Interesse der Nachbarn an einer baulichen Nutzung ihrer Liegenschaften nur im unbedingt erforderlichen Maß eingeschränkt wird. Mag also ein sehr weit entfernt von den auch für Laien erkenn- und benennbaren Bahnhofsanlagen gewählter Anfangspunkt der Bahnhofsgrenze der Eisenbahn auch großen Komfort und einen weitest gehenden Schutz vor baulichen Maßnahmen auf Anrainergrundstücken bieten, ergäbe sich daraus uU eine unzumutbare und auch im öffentlichen Verkehrsinteresse schwer zu rechtfertigende Beschränkung der Anrainer in ihrem Eigentumsrecht, zu dem eben auch die freie Be-

baubarkeit im Rahmen der sonstigen rechtlichen Schranken gehört.

Es sind diese – auf die materiell einander widerstreitenden Interessenlagen abstellenden – Argumente, die in der Praxis der Obersten Eisenbahnbehörde zu der auch den EisbU gegenüber kommunizierten<sup>57</sup> Linie geführt haben dürften, den Bauverbotsbereich bei Bahnhöfen längs der Strecke – also für die Frage, wo im Streckenverlauf ein Bahnhof beginnt bzw endet – nach oberbautechnischen Kriterien, nämlich dem jeweiligen Beginn bzw Ende der Aus- und Einfahrtsweiche zu bestimmen.<sup>58</sup> Welche Anwendung dieses Prinzip im praktischen Einzelfall findet, soll im folgenden Teil dieser Arbeit beschrieben werden.

#### 4.3.4 Zur Bestimmung der Bahnhofsgrenze quer zur Bahn

Oben unter Punkt 4.3.2 wurde bereits angedeutet, dass quer zum Verlauf der Bahnstrecke der Bauverbotsbereich nicht durch die Bahngrundgrenze bestimmt wird und dass historisch ein Konsens erkennbar ist, dass zur Bestimmung der Bahnhofsgrenze betriebliche und anlagentechnische Kriterien heranzuziehen sein werden.

Die äußere flächenmäßige Abgrenzung des Bahnhofsareals zu umgebenden Flächen bestimmt sich nach dem Wortlaut des § 42 EisbG seit der Stammfassung des EisbG 1957 (§ 38 Abs 1 alt) durch die „Bahnhofsgrenze“. Verstanden wurde darunter die äußere räumliche Umgrenzung der den Bahnhof bildenden und für dessen Funktion sowie sicheren und ordentlichen Betrieb notwendigen Eisenbahnanlagen.<sup>59</sup>

Auch hier bieten sich augenscheinlich zwei verschiedene Ansätze, die anhand der gesetzlichen Vorgaben zu prüfen sind: Eine wiederholt vertretene Position grenzt den Bauverbotsbereich bei Bahnhöfen strikt mit den Grenzen des Bahngrundes, also nach den Katastralgrenzen des Eisenbahngrundes beim Bahnhof ab. Dieser Interpretation ist rechtlich schon darum nicht zu folgen, weil sie den Bauverbotsbereich zu Lasten der subjektiven Rechte der Anrainer weit über die für Bau, Bestand und Betrieb der Bahn zwingend erforderlichen Flächen ausdehnen könnte, weil überdies auch der Fall eintreten kann, dass betriebsnotwendige Eisenbahnanlagen auf Fremdgrund errichtet werden. Auch entspricht sie weder dem Wortlaut des Gesetzes noch der langjährigen Praxis.<sup>60</sup>

Schon nach den Materialien zur Stammfassung des EisbG 1957 orientiert sich die Bahnhofsgrenze deshalb nicht am Grundbuchsstand, sondern an betrieblichen Kriterien, namentlich der konkreten Bahnhofsdienstordnung.<sup>61</sup>

Die Bahnhofsgrenze folgt also – ungeachtet der Bahngrundgrenzen – der äußeren Begrenzungslinie der (für den Bestand und Betrieb notwendigen) Eisenbahnanlagen des Bahnhofes. Als solche ist sie auch gem § 9 Abs 1 lit c Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV, BGBl II 128/2008) – genauso wie gem lit c die Bahngrundgrenze – in Bauentwürfen gem § 31a Abs 1 EisbG einzuzeichnen und der durch sie ausgelöste Bauverbotsbereich gem lit d *leg cit* ersichtlich zu machen. Auch wenn die den Bahnhof bildenden Eisenbahnanlagen über den Bahngrund hinaus ragen (in der Praxis zB Vorplätze, Park & Ride – Anlagen, aber auch sicherungstechnische und Telekommunikationsbauten), hat dies weder einen Einfluss auf die Bahnhofsgrenze noch auf den durch sie ausgelösten Bauverbotsbereich.

Im Wesentlichen wird die Bahnhofsgrenze also – ab dem Punkt wo der Bahnhofsbereich längs der Strecke beginnt – durch die äußere Umhüllende aller für den Bestand sowie sicheren und ordentlichen Betrieb dieses Bahnhofes Anlagen, Anlagenteile und Flächen definiert. Am Treffendsten findet sich dieses Prinzip in einer bereits zitierten Dienstanweisung der ÖBB aus dem Jahr 1981 ausformuliert: „Die Bahnhofsgrenze in der Querrichtung der Bahn ist nach den örtlichen Verhältnissen zu bestimmen. Die Flächen innerhalb der Bahnhofsgrenze haben ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Verkehrs oder Betriebes zu dienen, wobei ein räumlicher Zusammenhang mit den Gleisanlagen nicht erforderlich ist.“<sup>62</sup>

Schon nach der gesetzlichen Definition des § 10 EisbG gehört zu den die Bahnhofsgrenze definierenden Eisenbahnanlagen alle mittelbar und unmittelbar, ganz oder zum Teil dem Betrieb des Bahnhofs dienenden Eisenbahnanlagen. Zur Gänze als Eisenbahnanlage zu betrachten sind dabei jedenfalls bauliche Einheiten, auch wenn sie nur teilweise eine Funktion als Eisenbahnanlage erfüllen.<sup>63</sup> Die Einordnung wird auch dadurch erleichtert, dass alle Eisenbahninfrastrukturanlagen gem § 10a EisbG notwendig Eisenbahnanlagen gem § 10 EisbG darstellen. Das sind somit all jene Teile der Eisenbahn, die zur Bedienung, Lenkung, Be- und Entladung, den Bahnbenutzenden und der Bildung, Servicierung und Sicherung von Zügen und ihren Zugfahrten dienen (also all jene Anlagen, die allen Zugang zum Netz übenden Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Weise im Gegenzug für die Leistung des Infrastrukturbenutzungsentgeltes zur Verfügung gestellt werden müssen).<sup>64</sup> Der Anhang 1 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABI 14.12.2012, L 343, 32, auf welche § 10a EisbG statisch verweist, listet folgende Anlagen und Anlagenteile auf:



- Grundstücke;
- Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw, Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;
- Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.;
- schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;
- Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);
- Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;
- Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen; die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;
- Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;
- Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdrabt, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragstützen;
- Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.

Sofern die hier angeführten Anlagentypen also funktional Teil eines Bahnhofes iSd § 42 EisbG sind, sind sie jedenfalls bei der Bestimmung der Bahnhofsgrenze zu berücksichtigen.

Weitere, an einem Bahnhof liegende Eisenbahnanlagen iSd § 10 EisbG, auch wenn sie nicht in dieser Auflistung enthalten sind, sind ebenso Teil des Bahnhofes und in die Bahnhofsgrenze

mit einzubeziehen, wenn sie für diesen iSd § 19 EisbG „unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn“ erforderlich sind. Diese Anforderung wird für die Anlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EisbIU, § 1a EisbG) selbst iaR erfüllt sein.

Dabei stellt sich die Frage, ob Anlagen, die nicht notwendig in einem inneren betrieblichen Zusammenhang mit dem Bahnhof stehen und daher auch nicht mit diesem örtlich verbunden errichtet werden müssen (zB Betriebsfernsteuerzentralen, Unterwerke, Einrichtungen zur Gewährleistung der Streckeninsektion, -erhaltung und -sicherheit), in die Bahnhofsgrenze fallen. Würde man den Bahnhofsbegriff eng interpretieren, würden solche Anlagen, da sie nicht für den Betrieb des Bahnhofes alleine dienen, sondern dem Betrieb der Eisenbahn als Ganzer, nicht in die Bahnhofsgrenze fallen. Andererseits ist die Konzentration verschiedenster betrieblicher und technischer Funktionen in Knoten des Eisenbahnnetzes nicht zufällig historisch gewachsen, sondern direkte Folge organisatorischer Notwendigkeit, wirtschaftlicher Effizienz und der Anforderungen eines geordneten und sicheren Betriebes.

Die betriebliche Übersicht, die Gewährleistung kurzer Kommunikationswege, die sich bietenden Synergien und letztlich die Gewährleistung eines schnellen und einfachen Zugangs auch bahnfremder Dritter, zB von Einsatzkräften, zu eisenbahnbetrieblichen Funktionen und dem örtlich zuständigen Betriebspersonal haben den Vorrang einer sinnvollen und sachlich gebotenen Bündelung solcher Funktionen in den Bahnhöfen mit ihrer Knotenfunktion im Netz (zumal dort auch oft mehrere verschiedene Strecken zusammentreffen) historisch zweckmäßig entstehen lassen. Wo also auch nicht unmittelbar und alleine für den Betrieb eines Bahnhofes sondern auch der dort ihren Ausgang nehmenden Strecken erforderliche Anlagen mit diesem gruppiert angeordnet werden, wird man sie als Teil des Bahnhofes zu betrachten haben, da ihre Anordnung in einem solchen aus verschiedenen eisenbahnspezifischen Zwecken geboten bzw im öffentlichen Verkehrsinteresse wünschenswert ist.

Fragen treten vor diesem Hintergrund jedoch uU für die im Folgenden näher behandelten Anlagentypen auf, weil sie einerseits nicht ohne Weiteres der Eisenbahninfrastruktur iSd § 10a EisbG zuzurechnen sind, und andererseits auch ihre betriebliche Notwendigkeit als Eisenbahnanlagen des EisbIU für dessen betriebliche Aufgaben iSd § 10 iVm § 19 EisbG angezweifelt werden könnte. Dabei kommt es für die folgenden Sonderfälle darauf an, dass sie – über ihre grundsätzliche Eigenschaft als Eisenbahnanlagen hinaus – auch

Teil eines Bahnhofes sind. Dazu müssen sie iSd § 10 EisbG und der dazu ergangenen Judikatur zur Gänze oder teilweise eine Funktion für den Bahnhof erfüllen oder mit dessen baulicher Substanz untrennbar verbunden sein:

– Stumpf- Abstell- und Ausziehgleise

Diese Gleise sind primär nach Ihrer Zweckwidmung zu beurteilen. Wenn sie der Abstellung von Waggons, Garnituren und Zugverbänden und damit für die zugangsberechtigten EisbU dienen, sind sie als Eisenbahninfrastruktur iSd § 10a EISbG zu beurteilen. Ähnliches gilt auch für vom EisblU entweder für eigene Zwecke (zB Inspektions-, Bau- und Löschfahrzeuge die für Betrieb, Wartung und Instandhaltung sowie zur Gewährleistung der Sicherheit dienen) oder für Zwecke der Bereithaltung von Traktionsdiensten vorgesehen werden.

Keine Zuordnung zum Bahnhof wird dann gegeben sein, wenn ein Gleis überhaupt nicht dem Betrieb des EisblU, sondern ausschließlich den betrieblichen Interessen Dritter, auch anderer EisbU dient. Dies soll an zwei Beispielen illustriert werden: Wenn etwa das Gleis einer Schmalspurbahn, welches in den Bahnhof einer normalspurigen Vollbahn eingebunden ist, ebenso dem Übergang von Personen und Gütern und der Servicierung von Zugfahrten in diesem Bahnhof dient, wie die Gleise des diesen betreibenden Unternehmens, wird es als Teil des Bahnhofes auch dessen Bahnhofsgrenze mit ausbilden. Wenn aber das Verladegleis einer Spedition oder einer land- oder forstwirtschaftlichen Genossenschaft als Anschlussbahngleis in einen Bahnhof eingebunden ist und dessen Profil (idR auch verbunden mit Ladeflächen etc.) nur scheinbar verbreitert, obwohl es selbst keinen Teil des Bahnhofes bildet und nicht einmal Teil der Eisenbahnanlagen des betreibenden Infrastrukturunternehmens ist, wird es außerhalb der Bahnhofsgrenze zu liegen kommen.

– Loksuppen, Drehscheiben, Loktanksstellen, Reparatur- und Montagewerkstätten uÄ

Im Hinblick darauf, dass solche Einrichtungen wenn sie „nur den Triebfahrzeugen dienen“, nach der in § 10a EISbG genannten RL nicht Teil der Eisenbahninfrastruktur sind, stellt sich die Frage, ob bzw unter welchen Voraussetzungen sie dennoch als Teil eines Bahnhofes iSd § 42 EISbG gelten können.

Im Hinblick auf § 10 EISbG wird die Frage daher zu lauten haben, ob derartige Einrichtungen eigenen betrieblichen Zwecken des EisblU dienen, also insbesondere um sicherzustellen, dass Traktionsleistungen mit ausreichend servicierten und dienstbereiten Fahrzeugen sicher und verspätungsfrei durchgeführt werden können, also um die Frage, ob diese Einrichtungen der Gewährlei-

stung der Einsatzbereitschaft der im Netz eingesetzten Fahrzeuge dienen.

Soweit aber Anlagen nicht den Interessen des Infrastrukturunternehmens und dessen Betrieb dienen, sondern lediglich aus eigenwirtschaftlichen oder historischen Gründen im Bereich eines Bahnhofes zu liegen kommen, aber im Wesentlichen solche Leistungen erbringen, die idR nicht mit dem unmittelbaren Fahrdienst verbunden sind (und für die es einen eigenen – vom Kerngeschäft eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem Netzzugang und den damit verbundenen Haupt- und Nebenleistungen – getrennten Markt gibt, wie etwa Montage, Umbauten, Reparatur von Havarien, regelmäßige Überholungen oÄ) sind diese Dienstleistungen nicht dem Bahnhof zuzurechnen und bilden auch keine Bahnhofsgrenze aus.

– Stützmauern, Dämme, Böschungen: Diese Anlagenteile sind in der oben zitierten RL 2012/34/EU ausdrücklich aufgezählt und bilden Teil dessen Bahnhofes, dessen Errichtung, Bestand oder Betrieb sie dienen.

– Personalräumlichkeiten, Bereitschaftsräume, Übernachtungseinrichtungen

Auch die Unterkünfte und Aufenthaltsräume, die vom EisblU für das eigene im Betrieb eingesetzte Personal und jenes der Zugang übenden Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt werden, bilden einen Teil der in der Verordnung bezeichneten Eisenbahninfrastruktur.

– Schulungseinrichtungen

Insbesondere Schulungseinrichtungen werden, wenn sie innerhalb eines Bahnhofes oder diesem angeschlossen errichtet wurden, uU nicht ausschließlich dem Betrieb des Bahnhofes dienen. Hier wird es idR darauf ankommen, ob sie mit den übrigen Bahnhofsanlagen, zB dem Aufnahmegebäude eine untrennbare bauliche Einheit bilden (also etwa in einem Stockwerk desselben untergebracht oder auf demselben Fundamentkranz angeordnet sind, oder ob sie (zumindest auch) der laufenden betrieblichen Fortbildung und Unterweisung des Betriebspersonals dienen.

– Von der Streckeninfrastruktur eines Bahnhofes baulich getrennt liegende Bereiche

Mitunter kommen Anlagen Dritter so zu liegen, dass sie Eisenbahnanlagen, die unzweifelhaft betrieblich Teil eines Bahnhofes bilden, vom Streckenband trennen. Zu denken ist an Anschlussbahngleise, Zufahrtsstraßen oder historisch bedingt vorgegebene, bahnfremde Gebäudestrukturen. In solchen Fällen wird eine auf den Einzelfall abgestimmte, die betriebliche Bedeutung der abgetrennt liegenden Anlagen und

deren Schutzbedürfnis durch den Bauverbotsbereich berücksichtigende Entscheidung zu treffen sein.

– Vorplätze, Park & Ride Anlagen, Parkhäuser etc

Wie oben unter 4.3.4 bereits ausgeführt, sind Anlagen, die dem Anschluss der Eisenbahn an andere Verkehrsträger dienen, also zB dem Anschluss an das öffentliche Straßennetz, Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnanlagen iSd § 10 EisbG, da sie für den Betrieb der Bahn notwendig sind. Die Judikatur hat dies dahingehend präzisiert, dass solche Anlagen auch baulich an die Bahnsteige angeschlossen sein müssen.<sup>65</sup> Das ist dahingehend zu verstehen, dass eine von der Eisenbahn durch dazwischenliegende Flächen anderen Charakters (zB Baugrund, öffentliche Straßen, Wasserläufe etc) getrennte und nicht baulich mit dem Bahnsteig verknüpfte Fläche nicht als Eisenbahnanlage qualifiziert werden kann. Überdies wird bei der Bemessung der der Eisenbahnanlage zugehörigen Teile eines Bahnhofsvorplatzes insb im Zentrumsbereich Zurückhaltung geboten sein. Sehr wohl dem Bahnhof zuzurechnen sind demnach insbesondere Park&Ride-Anlagen der Bahn für ihre Kunden, Kiss&Ride und Fahrradabstellanlagen, Taxi und Busstandplätze. Nicht zuzurechnen werden dagegen Flächen sein, die etwa der öffentlichen kommunalen Parkraumbewirtschaftung unterworfen werden. Das heißt, dass die Bahnhofsgrenze diesfalls auch eine Verkehrsfläche vor dem Bahnhof teilen und nur teilweise dem Bahnhof zuschlagen kann.

– Lärm-, Muren, Steinschlag-, Lawinen-, und Geländesicherungseinrichtungen

Auch diese Einrichtungen sind in der zitierten RL 2012/34/EU als Teil der Eisenbahninfrastruktur angeführt, bilden also unzweifelhaft Eisenbahnanlagen und es kommt damit alleine auf die Frage an, ob sie mit einem Bahnhof in einem ausreichenden örtlichen Naheverhältnis stehen.

– Absatzanlagen, Eisenbahnanlagen anderer EisbU

Eisenbahnanlagen anderer Eisenbahnunternehmen, die nicht Teil des Schieneninfrastruktur sind, werden in der Mehrzahl der Fälle keine betriebliche Funktion für den Bahnhof einnehmen, dem sie räumlich aus Gründen der Praktikabilität angegliedert sind, ohne aber in einem zuordenbaren Zusammenhang mit der betrieblichen Funktion des Bahnhofes stehen. Zu denken ist an Werkstätten Dritter, die der Fertigung, Generalüberholung oder Reparatur von Schienenfahrzeugen dienen, Anlagen zur Fertigung oder Lagerung von Komponenten, die generell von Eisenbahnunternehmen, auch im Bereich der Infrastruktur,

in Anspruch genommen werden etc. Solche Anlagen werden keinen eigenen Bauverbotsbereich ausbilden und auch jenen des Bahnhofes nicht vergrößern. Sehr wohl zur Eisenbahninfrastruktur gehören aber die Anlagen des dem Bahnhof zugeordneten Wegedienstes und solche Einrichtungen, die dazu dienen, Fahrzeuge im Rahmen des Bahnhofsbetriebes regulär „unterwegs“ zu servicieren.

– Mieter, Pächter, Bundesbahn-Landwirtschaft, Speditionen, Lagerflächen Dritter

Anlagen Dritter, die selbst nicht den Charakter von Eisenbahnanlagen haben, können, unabhängig davon, ob sie auf Bahngrund errichtet sind, nur dann für die Bestimmung der Bahnhofsgrenze maßgeblich sein, wenn und insoweit sie mit Eisenbahnanlagen in untrennbarer baulicher Verbindung stehen, also Teil von Eisenbahnhochbauten des Bahnhofes sind.

## **5. Die Bestimmung des Bauverbotsbereiches in der Praxis**

### *5.1 Zur Bedeutung bestehender Konsense und Anlagen*

Erster Orientierungspunkt für die Bestimmung des Bauverbotsbereiches ist immer der bestehende Konsens einer Eisenbahn. Damit kommt den erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen und den diesen zugrunde liegenden Bauentwürfen einerseits und für den Fall einer genehmigungsfreien Bauführung den dafür erstellten Unterlagen gem § 36 EisbG (bzw § 14 EisbG alt) und den dafür allenfalls erforderlichen Zustimmungserklärungen Dritter entscheidende Bedeutung zu.

Grundsätzlich bestimmen sich die Bezugslinien des Bauverbotsbereiches (Gleisachse bzw Bahnhofsgrenze) und dessen flächenmäßige Ausdehnung damit nach den für diese Rechtsgrundlagen einer Bauführung erforderlichen Bauentwurfsunterlagen gem § 31b EisbG und der diesen präzisierenden EBEV für den betreffenden Bahnhof.

Wenn der Bauentwurf einem Baugenehmigungsverfahren nach den jeweils geltenden Bestimmungen unterzogen wurde, sind allfällige Auflagen und Vorgaben des Genehmigungsbescheides zu berücksichtigen.

Der Bauentwurf gibt dabei auch stets die Möglichkeit, örtliche Besonderheiten des Bauverbotsbereiches, wie etwa die Einbeziehung betrieblich erforderlicher Flächen und Anlagen oder den Verzicht auf diese zu dokumentieren. Ein in der Praxis denkbarer Fall ist etwa ein innerhalb einer Bahnhofswenche beginnender Absprung der Bahnhofsgrenze.



Wenn mit der Ein- oder Ausgliederung von Anlagen oder Flächen bei Bahnhöfen ausnahmsweise keine baulichen Maßnahmen verbunden sind, wird dennoch das Einvernehmen mit den durch eine Vergrößerung der Bahnhofsgrenze betroffenen Dritten herzustellen und eine entsprechende Dokumentation – allenfalls mit Anzeige an die Eisenbahnbehörde – erforderlich sein.

### 5.2 *Ersichtlichmachung in eisenbahnrechtlichen Bauentwürfen gem § 31a EisbG*

Gem § 31a Abs 1 EisbG ist das EisbU verpflichtet, dem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung einen Bauentwurf beizuschließen. § 9 der gem Abs 3 *leg cit* ergangenen EBEV ordnet an, dass dieser Bauentwurf auch die äußeren Grenzen der eisenbahnrechtlichen Verbotsbereiche planlich – und damit implizit auch die diese auslösende Bezugs- und Grundlinie – darzustellen hat.<sup>66</sup>

Diese Regelung ist – schon im Hinblick auf die dann nicht durch einen behördlichen Konsens gedeckte – hohe Eigenverantwortung des EisbU auch bei genehmigungsfreier Ausführung von Bauvorhaben in dem dort nach den gleichen Anforderungen zu erstellenden und zu dokumentierenden Bauentwürfen zwingend einzuhalten.

Sie steht auch im Einklang mit der hM zur Funktion des Bauentwurfes zur Dokumentation der Vorhabensinhalte und zur Gewährleistung behördlicher Funktionen wie auch der Parteienrechte der Anrainer.<sup>67</sup> Soweit Anrainer im Bauverbotsbereich zu einem – sonst gem § 36 EisbG als genehmigungsfrei einzustufenden Bauvorhaben die Zustimmung verweigern – kommt ihnen nämlich in dem diesfalls durchzuführenden behördlichen Baugenehmigungsverfahren Parteistellung zu.

### 5.3 *Grundsätzliche Orientierung an oberbaulichen Kriterien*

Soweit sich aus Bauentwurf und Genehmigungsbescheid bzw den Urkunden zu den Bestandsanlagen keine klaren Informationen ergeben, ist der Ausgangspunkt der Bahnhofsgrenze längs der Gleise nach oberbaulichen Kriterien vorzunehmen.

Die Bauverbotsgrenze beginnt damit für alle Streckengleise mit dem „Weichenanfang“ der äußersten Weiche, welcher durch Körnerschlag, Bohrung im Schienensteg, Metallplatte am Schienensteg oder durch eine Schienenschweißung erkennbar ist (sogenannte Einfahrtsweichen<sup>68</sup>).

In begründeten Einzelfällen kann von den oberbaulichen Kriterien abgegangen werden und der Beginn der Bahnhofsgrenze längs der Strecke nach anderen, dann aber seitens des EisbU im

Bauentwurf erläuterungsbedürftigen baulichen oder signaltechnischen Kriterien gewählt werden.

### 5.4 *Dokumentation und Ersichtlichmachung*

Einleitend ist festzuhalten, dass bei der Erstellung von Bauentwurfsunterlagen die Bestimmungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV, BGBl II 128/2008) erfüllt werden müssen. Die dort enthaltenen Vorgaben werden daher grundsätzlich auch den Stand der Technik für die Bestandsdokumentation vorgeben. In allen Fällen sind die Lage der Gleisachsen, der definierte Grenzpunkt Bahnhof/Strecke und der Verlauf der Bahnhofsgrenze vom EisbU auf Bestandsdauer zu dokumentieren (wobei insbesondere die Gründe für abweichende Einzelfälle gem Punkt 3 nachvollziehbar darzulegen sind). Bestands-Übersichtslageplänen für das Betriebsbewilligungsverfahren bzw die Übergabe und Inbetriebnahme genehmigungsfreier ausgeführter Vorhaben – nämlich, wenn es im Zuge der Bauausführung zu uU auch sonst unerheblichen lagemäßigen Verschiebungen von den Bauverbotsbereich auslösenden Anlageteilen (sowohl längs der Gleisachse als auch quer zu dieser kommt – sind für die Bestandsverwaltung und insb die Anrainersachbearbeiter von großer Bedeutung.

Eine Verpflichtung zur Herstellung von Ausführungsplänen (Bestands-Übersichtsplänen) ist dem EisbG im Zusammenhang mit der Betriebsbewilligung bzw genehmigungsfreier Ausführung von Bauvorhaben nicht zu entnehmen – grundsätzlich ist dem Antrag auf Betriebsbewilligung nur die Prüfbescheinigung oder eine dieser gleichzuhaltende Erklärung der leitenden § 40 Person anzuschließen. Um überprüfen zu können, ob das Bauvorhaben der Baugenehmigung entsprechend ausgeführt wurde, wird idR aber zumindest ein aussagekräftiger Übersichtslageplan anzufertigen sein. Dies entspricht auch der gängigen Verwaltungspraxis (wobei grundsätzlich von der Übereinstimmung zwischen Bauentwurf und Ausführungsunterlagen auszugehen ist). Das Nachführen von unerheblichen Verlagerungen der Bahnhofsgrenze im Rahmen der Instandhaltung gem § 19 EisbG oder deren Veränderung im Zuge genehmigungsfreier Bauvorhaben in Bestandsplänen ist notwendiger Teil jeder Bauführung in Bahnhöfen.<sup>69</sup>

### **Literatur- und Quellenverzeichnis:**

1. Vgl generell zu den hier behandelten Themen die Kommentierungen von *Catharin EisebG* in: *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz<sup>3</sup>, 2015, §§ 42 ff und *Netzer*, EisebG §§ 42 ff in *Altenburger/Raschauer* (Hrsg), Umweltrecht – Kommentar, 2014 sowie *Netzer/Pipp*, Ver-



- botsbereiche im österreichischen Eisenbahnrecht, ZVR 2012, 316.
2. „§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich). [...] (3) Die Behörde kann Ausnahmen [...] erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.“
  3. „§ 43. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird. (2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungsachse. (3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen. (4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es [...] zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Errichter, Lagerer oder Verarbeiter zu einer schriftlich festzuhaltenden zivilrechtlichen Einigung über zu treffende Vorkehrungen gekommen ist, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.“
  4. „§ 44. Die Bezirksverwaltungsbehörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines 1. durch verbotswidriges Verhalten oder 2. entgegen einer zivilrechtlichen Einigung gemäß § 42 Abs. 3 oder § 43 Abs. 4 herbeigeführten Zustandes anzuordnen.“
  5. „§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Bezirksverwaltungsbehörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.“
  6. „§ 38. (1) Bei Haupt- und Nebenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich) [...]“.
  7. RV 107 Blg VIII. GP, 15; Gemeint ist das Eisenbahnkonzessionsgesetz (EisbKG, BGBl 2/1929), welches seinerseits eine Wiederverlautbarung der ersten Kodifikation des österreichischen Eisenbahnbaurechts überhaupt, der Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854 (EisbKVO, RGBl 238/1854) darstellt.
  8. RV 107 Blg VIII. GP, 22.
  9. BGBl 2/1929, vgl *Gaber*, Österreichisches Eisenbahnrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnbaurechtes, 1924, 71.
  10. Vgl *Röll*, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd 2, (1912) 37f: „Bauverbot ist eine in den Bauordnungen der einzelnen Länder angeordnete oder auf Grund dieser Bestimmungen von der zuständigen Behörde verfügte Beschränkung des Eigentumsrechtes an bestimmten Grundstücken, die den Zweck hat, auf diesen Grundstücken mit Rücksicht auf ihre Lage die Bebauung überhaupt oder doch in einer gewissen Art im öffentlichen Interesse auszuschließen.“ Vgl zur Ersichtlichmachung des Feuer-Rayons in Bauentwürfen § 7 Z 8 der Verordnung vom 4.2.1871, RGBl 8/1871.
  11. *Gaber*, 217.
  12. Vgl § 99 EBO RGBl 1/1852 unter der Überschrift f) Anrainer der Bahn und Benehmen in der Nähe derselben wird im weiteren auch die

- Möglichkeit einer Zustimmung zu bestimmten Vorhaben eröffnet: „In Terrainsveränderungen wodurch die Stelle, wo die Veränderungen vorgenommen werden soll [*sic!*], dem Bahneigentume näher gerückt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollen, muß immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufsicht berufenen, sowie der betreffenden politischen Behörde eingeholt werden.“
13. *Gaber*, aaO. Schon hier wird auf die unbe-rechenbaren Gefahren für Leben, Leib und Eigentum Bezug genommen, welche durch „scheinbar geringfügige Störungen in dem geordneten Betrieb einer Eisenbahn hervorgerufen werden können“.
14. Vgl *Gaber*, 216, der betont, „dass die Eisenbahnunternehmung in gewisser Beziehung schon Nachbar in dem Momente wird, wo es sich um die im Hinblick auf die definitive Ausführung der Eisenbahn auszumittelnde Trace handelt, weil mit der Fixierung dieser die Konsequenzen für die in der Umgebung der künftigen Bahn befindlichen Verhältnisse sich von selbst ergeben.“
15. VwGH, 10.6.1969, 1346/64 VwSlg 7587 A und bereits *Gaber*, 217: „Wirklicher und effectiver Nachbar wird die Eisenbahnunternehmung allerdings erst durch die Ausführung der Bahn selbst und nach dem Zeitpunkte der Ausführung tritt die Notwendigkeit der Achtung ihrer Existenz durch die in ihrer Nähe Lebenden gebieterisch an diese heran, allein rechtlich ist sie wirklicher Nachbar mit dem gleichen Ansprüche auf Existenzachtung schon in einem früheren Zeitpunkte, und zwar dann, wenn die Ausführung der Bahn gesichert, d.i. wenn der Bauconsens erteilt und Grund und Boden erworben, beziehungsweise die Anmerkung der Enteignung in den öffentlichen Büchern eingetragen ist.“
16. Spezifisch wegen der im Anlagenrecht geltenden materiellrechtlichen Kumulation der materienspezifischen Genehmigungspflichten (vgl VwGH 29.09.1993, 92/05/0220).
17. Vgl dazu die noch erheblich strengere Position in *Gaber*, 72 zur damaligen Rechtslage: „Da § 99 EBO. das Erfordernis der Zustimmung der Eisenbahnbehörde zu einem Bau im Feuerbereich der Eisenbahnen ausdrücklich festsetzt, ist – wenn auch die einschlägige Landesbauordnung dies nicht vorsehen sollte – die Eisenbahnbehörde bei der Erteilung von Baubewilligungen für solche Bauten mitentscheidende Behörde. Wurde die Zustimmung
- von ihr nicht erteilt oder nicht eingeholt, so ist ein trotzdem erteilter Bauconsens gesetzwidrig und nichtig, der Bau selbst ist als ein konsensloser zu betrachten und unterliegt allen Anfechtungen eines solchen.“ Auch wenn die unmittelbare Verpflichtung der Baubehörde nach Landesbaurecht für das heutige Recht nicht bejaht werden kann, ist die gezogene Konsequenz dennoch richtig: Ein Bauwerk, dem es an der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Zustimmung (heute) der Eisenbahn oder subsidiär der Eisenbahnbehörde mangelt, ist eisenbahnrechtlich als verbotswidriges Bauwerk zu betrachten und unterliegt den Anordnungen gem § 44 EisbG und damit unabhängig von einer allfälligen landesbaurechtlichen Genehmigung der eisenbahnrechtlichen Beseitigungspflicht.
18. Für das Bauverbot sind dies die Gleisanlagen der freien Strecke und die Bahnhofsanlagen, für unspezifische Gefährdungen aber alle Eisenbahnanlagen.
19. Nachholung von Genehmigungsakten, allfällige Abbruchaufträge oder sonstige zB zivilrechtliche Folgen.
20. Zu denken ist hier neben den Fällen der genehmigungsfreien Errichtung oder Veränderung von Eisenbahnanlagen gem § 36 EisbG auch insbesondere an Maßnahmen an bestehenden Eisenbahnen im Zuge der Instandhaltung oder der Wiederherstellung nach unvorhergesehenen Ereignissen, wenn solche Maßnahmen Auswirkungen auf die bestehenden Verbotsbereiche zeitigen.
21. Diese Frage war allerdings noch nicht Gegenstand einer höchstgerichtlichen Judikatur und ist daher als nicht beantwortet anzusehen.
22. *Catharin*, § 42 Anm 2; *Zelény*, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 228.
23. *Zelény*, aaO.
24. Der Bauverbotsbereich bildet aber keine eigene Rechtsgrundlage für behördliche Vorschriften über zivilrechtliche Ansprüche des Eisenbahnunternehmens oder der betroffenen Anrainer (VwGH 22.12.1971, 1525/70).
25. *Catharin*, § 42 Anm 2.
26. *Schlossarek*, Das eisenbahnrechtliche Bauverfahren, 1977, 74 befürwortet richtig insb beim Aufeinandertreffen von beiderseits im öffentlichen Interesse stehenden Infrastrukturvorhaben, va der Strasse und der Schiene, eine möglichst großzügige Handhabung der Möglichkeit, Ausnahmen von den gegenseitigen Bauverbotsbereichen zuzustimmen.

27. Diese Bestimmung lautet unter dem Titel „Parteien“: „§ 31e. Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.“
28. Gemeint sind hier bauliche Maßnahmen die eine Veränderung gegenüber einem zuvor existierenden Konsens bezwecken (also alle Bauvorhaben iSd §§ 31 ff EisbG). Der bestehende Konsens kann dabei sowohl durch eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen als auch durch zu einem früheren Zeitpunkt genehmigungsfrei umgesetzte und entsprechend dokumentierte Bauvorhaben vorgegeben sein.
29. Vgl VwGH 17.3.2012, 2009/03/0090: „Die Formulierung in § 31e EisbG [...], die insoweit der Stammfassung nach § 34 Abs 4 EisbG wortgleich entspricht [...], nimmt jeweils auf konkrete Bauvorhaben Bezug (‘durch den Bau selbst in Anspruch genommen’ – ‘in den Bauverbotsbereich... zu liegen kommen’). Es wird also – auch durch die Bezugnahme auf den Bauverbotsbereich nach § 42 Abs 1 EisbG – eine räumliche Nahebeziehung zwischen der Liegenschaft der potentiellen Partei und dem konkreten Bauvorhaben verlangt. [...] Für die Parteistellung nach § 31e iVm § 42 Abs 1 EisbG ist demnach erforderlich, dass sich die betreffende Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 12 m vom konkreten Bauvorhaben befindet.“
30. Für den Gefährdungsbereich gem § 43 EisbG wird eine Parteistellung aus dem Eigentum für all jene Grundstücke ausgelöst, die aufgrund ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.
31. Zu denken ist hier an dann verkehrende andere Zugtypen, eine Steigerung der Zuganzahl etwa infolge einer Blockverdichtung oder der Wegfall von geschwindigkeits- oder tonnagemäßigen Beschränkungen infolge der Beseitigung einzelner Engpässe.
32. *Zeleny*, 230.
33. VwGH 22.12.1971, 1525/70. *Kühne/Hofmann/Nugent/Roth*, Eisenbahnteilungsgesetz, Eisenbahngesetz, Eisenbahnkreuzungsverordnung, 1982, § 38 EisbG E3.
34. VwGH 22.12.1971, 1525/70. Vgl *Schlossarek*, 73.
35. Vgl VwGH 25. 4. 1969, 1377/68, und *Gaber*, 71.
36. Vgl *Kühne* ua, § 38 EisbG Anm 5.
37. Vgl *Catharin*, § 42 Anm 2; *Zeleny*, 229 sowie *Kühne* ua, § 38 EisbG Anm 1.
38. Öffentliche Verkehrsinteressen sind gem § 14d EisbG „insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge, die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn“. Dass dieses öffentliche Verkehrsinteresse nicht nur eisenbahntechnische Aspekte, sondern insbesondere auch verkehrswirtschaftliche Interessen der Öffentlichen Hand am Bestand und Betrieb einer Eisenbahn erfasst, ergibt sich aus VwGH 22.12.1971, 1525/70, wo der Gerichtshof ausführt, „daß der vom Gesetzgeber im Eisenbahngesetz 1957 allgemein und ohne nähere Spezifizierung verwendete Begriff ‚öffentliches Verkehrsinteresse‘ ein unbestimmter Gesetzesausdruck ist, der alles umfaßt, was unter den Begriff ‚öffentliches Interesse am Verkehr‘ schlechthin unter besonderer Beachtung des Eisenbahnverkehrs subsumiert werden kann.“
39. Vgl *Zeleny*, 231, der richtigerweise den Aspekt der „Erweiterungsmöglichkeiten der Eisenbahn“ mwN in den Vordergrund stellt und Sicherheitsaspekte in Ableitung vom allgemeineren öffentlichen Verkehrsinteresse behandelt.
40. Vgl zuletzt wieder *Catharin*, § 42 Anm 10.
41. OGH 2 Ob 595/89 SZ 63/48.
42. Warum der OGH sich nicht explizit mit der zumindest auf den ersten Blick ebenso nahe liegenden Auslegung auseinandergesetzt hat, dass die den äußersten Gleisachsen folgenden Volumen jeweils einen kreisrunden Querschnitt haben könnten, muss hier offen bleiben.
43. Jud zur Frage, ob § 42 uU anders zu interpretieren und nur Streckengleise als Bezugs- und Grundlinie
44. Zu Anschlussbahnen su 4.2.1.

45. Vgl. Dienstanweisung der Baudirektion der ÖBB vom 30.03.1981, 63880-A-21-1981: „Bei Haltestellen und Haltepunkten der freien Strecke ist der Bauverbotsbereich von der Mitte des äußersten Gleises zu bemessen“.
46. Vgl. § 1 EisbG.
47. „Bahnhöfe sind Betriebsanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Zugfahrten beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als eisenbahnbetriebliche Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrtsignale oder [auf Nebenbahnen] die Trapeztafeln.“ Vgl. dazu die davon – insbesondere hinsichtlich des Erfordernisses einer Weiche – abweichende Definition in § 2 Abs 1 lit a der internen Betriebsvorschrift V3 der ÖBB-Infrastruktur AG („Bahnhöfe sind Betriebsstellen, in denen Züge beginnen, enden oder einander ausweichen können. Bahnhöfe werden von Einfahrtsignalen oder Trapeztafeln begrenzt; bei örtlichen Schwierigkeiten legt N andere Grenzen fest (Bsb).“ [Stand: 13.12.2015]).
48. Vgl. § 11 Abs 7 EisbBBV: „Haltestellen sind Betriebsanlagen der freien Strecke, wo Zugfahrten planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.“
49. Vgl. dazu allerdings die Übergangsbestimmung in § 134 Abs 2 EisbBBV: „Betriebsanlagen, die abweichend zu § 11 Abs. 1 keine Weichen haben und als Bahnhof bezeichnet sind, dürfen die Bezeichnung Bahnhof beibehalten und in der betrieblichen Abwicklung weiterhin als Bahnhof behandelt werden.“
50. An solchen betrieblich als Bahnhöfen behandelten Streckenteilen halten, enden und beginnen keine Züge planmäßig und es findet damit auch – mangels geeigneter Einrichtungen insbesondere weder ein Güter- oder Personendienst statt, noch können Züge gebildet, serviciert, neu besetzt oder sonst behandelt werden.
51. *Röll*, Bd 1, 383.
52. So auch OGH 01.10.1974, 4 Ob 577/74: „Diese ‚Bahnhofsgrenze‘ muß aber durchaus nicht immer mit der Grenze des ‚Bahngrundes‘ zusammenfallen“. Soweit überblickbar gibt es bislang zum Begriff der Bahnhofsgrenze mit Ausnahme dieses Urteiles keine weitere Jud.
53. RV 107 Blg VIII. GP, 22: „Bei allfälligen Zweifeln über den Verlauf einer Bahnhofsgrenze wird bei einer Entscheidung hierüber die Bahnhofsdienstordnung des betreffenden Bahnhofes zu berücksichtigen sein“.
54. *Schlossarek*, 75; *Netzer/Pipp*, 319, *Netzer*, EisebG § 42 Anm 5; so auch die zitierte Dienstanweisung der Baudirektion der ÖBB vom 30.03.1981, 63880-A-21-1981.
55. „Als eisenbahnbetriebliche Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrtsignale oder [auf Nebenbahnen] die Trapeztafeln“. Dazu ist anzumerken, dass die zitierte Dienstanweisung der Baudirektion der ÖBB vom 30.03.1981, 63880-A-21-1981 ebenso Beginn und Ende auch der Bahnhofsgrenze längs der Bahn noch mit den Einfahrtsignalen bzw. Trapeztafeln festlegte.
56. So schon *Schlossarek*, 75.
57. In einer Stellungnahme des BMVIT an die ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.09.2015.
58. *Catharin*, § 42 Anm 5. Die *prima facie* ebenso legitime Orientierung an sicherungstechnischen Kriterien, konkret wohl am ehesten dem Standort der für den Betrieb des Bahnhofes dienenden Hauptsignale, ist weder im Hinblick auf Zwecke des Schutzes von Gefahren notwendig (in diesem Bereich sind idR noch keine Sichtbeziehungen und keine besonderen Einsatzräume zu schützen, die so nicht auch bei jedem Signal auf der freien Strecke erforderlich wären), noch erstrecken sich potentielle Erweiterungsflächen (für Gleiszulegungen, hochbautechnische Erweiterungen, Abstellflächen etc) so regelmäßig in diesen Bereich längs der Strecke, dass es sachlich geboten schiene, in raumplanerischer Hinsicht die Bahnhofsgrenze längs der Strecke so weit vorzuschieben.
59. Im Folgenden soll die bereits bei *Netzer/Pipp*, 319, FN 26 vertretene Auffassung näher begründet werden, wonach sich die Bahnhofsgrenze nach dem Willen des Gesetzgebers eben nicht aus dem Grundbuchsstand, sondern aus der Bahnhofsdienstordnung und damit aus den konkreten betrieblichen Erfordernissen ableitet (vgl. Erläuterung RV 103 BlgNR 8. GP 22).
60. Vgl. *Schlossarek*, 75: „In der Darstellung des Querschnittes eines Bahnhofes gehört der Verschieberbahnsteig [...] noch zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes, die Restfläche bis zur Bahngrundgrenze jedoch nicht mehr.“
61. (ErlRV 103 BlgNR VIII GP 22).
62. Dienstanweisung der Baudirektion der ÖBB vom 30.03.1981, 63880-A-21-1981.
63. Vgl. zuletzt VwGH 15.05.2012, 2009/05/0297.



64. Vgl die Kommentierungen bei *Catharin* und *Netzer* jeweils zu § 10a EisbG und den dort zitierten relevanten Inhalt der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABI L 343 vom 14.12.2012, S 32.

65. VwGH, 22.11.2005, 2002/03/0185.

66. „§ 9. (1) Lagepläne sind im Maßstab 1:500 oder 1:1000, Schienenteilungspläne im Maßstab 1:200 auszuführen. Insbesondere sind einzuzeichnen und zu beschriften:

1. hinsichtlich der Liegenschaften, die durch den Bau selbst in Anspruch genommen werden, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen, [...]

d) die Grenze des Bauverbots- und Feuerbereichs, sowie jener Bereiche, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen [...].“

67. Vgl *Catharin*, EisbG § 42 Anm 6: „Da die Bahnhofsgrenze für Anrainer kaum ersichtlich sein mag, ist sie erforderlichenfalls vom EisbU dem Anrainer gegenüber auszuweisen.

Dabei ist das Ausmaß der Eisenbahnanlagen heranzuziehen, wie es den eisenbahnrechtlichen Genehmigungen samt zugehörigen Planunterlagen zugrunde liegt. Im Fall einer Nichteinigung mit dem Anrainer und eines Antrages auf Ausnahmebewilligung ist die Bahnhofsgrenze und das sich daraus ergebende Ausmaß des Bauverbotsbereiches auch Gegenstand von Ermittlungen der Behörde.“

68. Vgl dazu das Aktivierungshandbuch der ÖBB-Infrastruktur AG, Fassung 08.01.2016, 54.

69. *Catharin*, § 42 Anm 6: „Da die Bahnhofsgrenze für Anrainer kaum ersichtlich sein mag, ist sie erforderlichenfalls vom EisbU dem Anrainer gegenüber auszuweisen. Dabei ist das Ausmaß der Eisenbahnanlagen heranzuziehen, wie es den eisenbahnrechtlichen Genehmigungen samt zugehörigen Planunterlagen zugrunde liegt. Im Fall einer Nichteinigung mit dem Anrainer und eines Antrages auf Ausnahmebewilligung ist die Bahnhofsgrenze und das sich daraus ergebende Ausmaß des Bauverbotsbereiches auch Gegenstand von Ermittlungen der Behörde.“



# Rechtliche Rahmenbedingungen, Innovationen und Wettbewerbsfähigkeit für den Schienengüterverkehr

Bernd H. KORTSCHAK

## 1. Der rechtliche Rahmen

### 1.1 Das Untätigkeitsurteil des EuGH vom 22.5.1985

Bis zum Untätigkeitsurteil des EuGH in Sachen Verkehrspolitik (Urteil des EuGH vom 22.5.1985, die Grundsätze des EWG-Vertrages sind auch im Verkehrsbereich umzusetzen) war nationale sowie europäische Verkehrspolitik einfache Tarifpolitik, d.h. Preispolitik. Der leistungsmäßig überlegene Mitbewerber Lkw war durch eine nationale Eisenbahnschutzgesetzgebung seit der Zwischenkriegszeit in seiner Expansion in allen westeuropäischen Staaten gehemmt, in den Staatshandelsländern Osteuropas sorgte die Planwirtschaft für die Dominanz der Eisenbahn im Güterverkehr.

Bis zur Umsetzung des Urteils wurde international auf der Basis von Empfehlungen, die keine Rechtsverbindlichkeit besaßen, im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes U.I.C. zusammengearbeitet.

Der Fokus lag dabei auf der Unterstützung des grenzüberschreitenden Waggonüberganges, nur sekundär am Triebfahrzeugsektor. Außerdem ermöglichte die Beschränkung der Lkw-Fahrten im grenzüberschreitenden Fernverkehr durch bilaterale Verkehrsabkommen die Quersubvention des betrieblich Vorrang genießenden Personenverkehrs vor dem profitablen aber nachrangig betriebenen Güterverkehr.

### 1.2 Die Richtlinie 440/91 EWG

Mit der Richtlinie 440/91EWG änderte sich dies nun grundlegend: Die parallel dazu erfolgte Deregulierung im Lkw-Fernverkehr führte aber nicht nur zu einem drastischen Preisverfall, zu Ungunsten der Güterverkehr betreibenden Eisenbahnunternehmen; besonders nachteilig wirkte sich aus, dass die bisherigen Deckungsbeitragsbringer Vor- und Nachlauf zum Kostentreiber mutierten. (Vgl. Kortschak (1993), S.103 ff.)

Darüber hinaus wurden neue Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Eisenbahnnetzen zugelassen, die mit niedrigeren Overheads sowie günstigeren Personalkosten agieren konnten als die ehemaligen staatlichen Eisenbahnmonopole. Je nach Schnelligkeit und Intensität, wie die Richtlinie 440/91 in den einzelnen Ländern zur Marktöffnung eingesetzt wurde (Vgl. Kritzinger

u.a. (1999)), gewannen die sogenannten dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen rasch Marktanteile, insbesondere im Kombinierten Verkehr, während die Veränderung der Terms of Trade dem Einzelwagenladungsverkehr zusetzte, der weder leistungs- noch kostenmäßig im Wettbewerb bestehen konnte. (Vgl. Lang (2008), S.168ff.)

„Die Liberalisierung hat das ergeben, was schon vor Jahren Ed Burkhardt, Chef der damals weltgrößten Eisenbahn Wisconsin Central, sagte: ‚Wettbewerb auf der Schiene bringt keinen einzigen Lkw von der Straße: Er lässt nur dieselben Züge mit anders bemalten Lokomotiven ziehen.‘ Genau das ist auch der Fall. Die ‚neuen Privaten‘ kümmern sich um das schmale Segment des profitablen Ganzzugverkehrs. Dort sinken zur Freude der Großindustrie die Frachtpreise. Genau diese Profite wurden aber bisher dazu verwendet, den Einzelwagenverkehr zu ermöglichen - jenes ‚Kleingeschäft‘, in dem die Hälfte aller Güter in Europa auf der Bahn fahren.“ (Haberzettl (2007))

Die Konsequenz: Das bisherige „Geschäftsmodell“ der national-staatlichen Bahnmonopole, das auf der Quersubvention des defizitären Personenverkehrs durch den profitablen Güterverkehr und dort des Wagenladungsverkehrs durch den Ganzzugverkehr beruhte, kippte.

So forderten einige EU-Parlamentarier in Hinblick auf die im Weißbuch der Kommission zum Verkehrssektor vom 7.12.1992 geforderte „Nachhaltigkeit“: „Es geht nicht an, das Verhältnis Schiene-Straße noch weiter zum Nachteil der Bahn zu verschlechtern.“ (Erdmenger (1993), S.181f.)

Denn die parallel erfolgte nationalstaatliche Deregulierung entfesselte eine Lkw-Produktivitätssteigerung, die Maßstäbe setzte: Während die beladene Laufleistung im Einzelwagenverkehr bei etwa 15.000 km p.a. verharrte, stieg die beladene Lkw-Laufleistung im europäischen Dreiecksverkehr Niederlande – Spanien – Polen – Deutschland – Niederlande auf bis zu 5 000 km pro Woche oder 250 000 km p.a. (Vgl. Kortschak (2016), Folie 7-10) und die Durchschnittsgeschwindigkeit der Lkw stieg infolge des Wegfalls der Grenzkontrollen sogar über die vom früheren EU-Kommissar für Industriepolitik Narjes immer wieder anvisierten 60 km/h an. (Vgl. Kortschak (2006), S.155)

## 2. Der einheitliche europäische Eisenbahnraum

Hinzu kam, dass die EU auch die Vision eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes (Single European Rail Area) trotz der historisch divergenten Bahnsysteme bei Strom- und Sicherungssystemen - aber auch daraus resultierende divergente Betriebsvorschriften – vorantreibt (EU Commission (2016)), um den Systemvorteil der Schiene im Langstreckenverkehr wettbewerbsfähig zu machen, denn das Potenzial der Eisenbahn ist durch hohe (Fix-)kosten der Abfertigung, aber vergleichsweise niedrige Kosten in der Streckenfracht gekennzeichnet. (Franke (2014), S. 11)

Die Umsetzung dieser Vision entpuppte sich jedoch in der Rückschau der letzten 15 Jahre als kontraproduktiv für die Schiene (Vgl. CER (eds.) (2017), p.38): Denn die Preise für den qualitativ höherwertigen Lkw-Verkehrsleistungen sanken in den 90er Jahren binnen drei Monaten nach der Umsetzung des Binnenmarktkonzepts um die Hälfte und in der Folge weiter. Darauf reagierten die ehemaligen Staatsbahnmonopolisten in manchen Mitgliedsstaaten mit dem Ziel, die EU-Bestrebungen zu unterlaufen, manche versuchten Ausnahmen vom Beihilfeverbot zu erlangen und wiederum andere versuchten es mit Förderprogrammen, um Innovationen zur Erzielung von „lower costs and better service“ (Bulc (2015)) zu erreichen. Allen gemeinsam war aber der Verlust der Defizitabgeltung für den Absatzbereich und der daraus resultierende Zwang, „trotzdem“ eine Bilanz zu erstellen. „Trotzdem“ weil die hohe Fixkostenintensität auch im Absatzbereich aufgrund der Kostenremanenz (Vgl. Seicht (2001), S.59f.) eine radikale Kosteneinsparung so gut wie unmöglich machte. Lediglich direkt zurechenbare Einzelkosten (Instandhaltung und Personal) ließen sich rasch abbauen: „Die starke Mitarbeiterreduktion ohne Anpassung der Prozesse hatte eine sinkende Prozessqualität zur Folge. Auch das Rollmaterial wird nur im gerade lauffähigen Zustand gehalten, ohne grundlegende Mindestzuverlässigkeiten zu gewährleisten.“ (Engelmann (2003), S.51) Darüber hinaus sorgte die Anlagenpreisliste der DB Netz AG dafür, dass verkehrlich nicht permanent genutzte Gleise abgebaut und auch Weichen ausgebaut wurden. (Vgl. Kramer (2002), S. 257f.) Die Folge: „2015 waren nur (mehr) 67 Prozent der Komplettzüge pünktlich und nur 72 Prozent der Einzelwagen. Bei Autotransporten auf der Schiene liegt die Quote demnach nur bei 72 Prozent, bei der Zulieferung von Fahrzeugteilen sogar bei nur 60 Prozent. Sogar zu-

gesagte Regelzüge würden abgesagt.“ (Wüpper (2015))

Darüber hinaus verteuerten die Vorschriften zur Umsetzung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes die Kosten für das System Eisenbahn ohne am Markt für eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zu sorgen (dies für den Schienengüterverkehr bestätigend: Europäischer Rechnungshof (2016), S.08ff.): Die Einführung von ETCS und ERTMS verlangen nach teuren Mehrsystemlokomotiven gegenüber den durch die europaweite Ausschreibung erfolgten Preisverfall bei einfachen Lokomotiven auf 1/3 ohne aber eine durchgehende Befahrbarkeit des europäischen Güterverkehrskorridor No.1 von Rotterdam nach Genua mit einer Lok ohne Länderspezifika sicherzustellen. (Vgl. Junker (2007), Folie 20) Bereits um die Jahrhundertwende fand es die ehemalige Verkehrskommissarin Palacio de Loyola „unglaublich“, dass der vermehrte Einsatz von computergestützten Technologien bei den Bahnen in der EU dazu geführt hätte, die Inkompatibilität der nationalstaatlichen Bahnsysteme zu vergrößern, statt zu verkleinern. (Vgl. Hof (2000), S.23) Im Ergebnis bewirkte daher die Umsetzung der EU-Rechtsakte in den einzelnen Mitgliedsländern eine kostentreibende Wirkung auf die Errichtung und den Betrieb der Infrastruktur. (Vgl. zu den wirtschaftlichen Auswirkungen: UIP (2011)); der forcierte Hochgeschwindigkeitspersonenfernverkehr und die politisch vorangetriebene Verdichtung mit Schienenpersonennahverkehr verringerte darüber hinaus infolge der Geschwindigkeitspreizung die Kapazität, was für den Bahngüterverkehr eine Verschlechterung der zeitlichen Leistungsfähigkeit infolge der Trassenlage und/oder die Notwendigkeit von Umwegfahrten bewirkte. (Vgl. De Decker (2016)) Zusätzliche Kosten bedeuteten auch die Trassenentgelte und die Möglichkeit von Zuschlägen, die sich seit dem grundlegenden Kapteyn-Report von 1968 (Kapteyn (1968), S. 254 ff.) an den Grenzkosten orientieren sollten, mittlerweile in Deutschland aber auch über dieses Niveau angehoben werden, um der DB AG als Konzern das wirtschaftliche Überleben zu erleichtern, was aber gleichzeitig die wirtschaftliche Basis des Schienengüterverkehrs im intermodalen Wettbewerb schmälert. (Vgl. Ruppert (2013), S.203ff., insbes. S.207) In Österreich führt die Umsetzung der neuesten EU Regelungen bei einem Vergleich der Produktkataloge der ÖBB Infrastruktur AG zu einer wirtschaftlichen Benachteiligung der Randstrecken, was wiederum die Flächenbedienung durch den Bahngüterverkehr erschwert. (Vgl. bereits früher zu



dieser offenbar intendierten Konsequenz: Dörr/Frank u.a. (2005)) In Deutschland führten vergleichbare Incentives bereits zu einem Rückgang der Gleisanschlüsse von 1994 bis heute auf etwa 10 % des früheren Wertes:

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1994	11.742	2006	4.004
1995	11.290	2007	3.998
1996	11.096	2008	3.732
1997	9.264	2009	3.726
1998	7.524	2010	3.732
1999	7.024	2012	2.374

Tabelle 1: Entwicklung der Anzahl Gleisanschlüsse seit 1994 (o.V.: (2013)).

Es stellt sich daher zunehmend die Frage, ob die für die Erhaltung eines Einzelwagenverkehrs erforderliche „kritische Masse“ erhalten bleiben wird: „Eine Studie von McKinsey (be)sagt(e schon 2007), dass dieser Einzelwagenverkehr in zehn Jahren (2017?) weitgehend verschwunden sein wird, und der Bahngüterverkehr um 30 bis 40 Prozent zurück gehen wird. Die Deutsche Bahn fängt schon an und stößt sukzessive alle Kunden mit weniger als drei Zügen pro Woche ab.“ (Haberzettl (2007)) und jetzt beklagt DB Cargo bereits im fünften Jahr in Folge, dass sie im Wagenladungsverkehr Verluste einfährt. (Vgl. Wüpper (2015)). 2016 sanken die tkm bei DB Cargo um weitere 3 Mrd., was den stärksten Umsatzrückgang seit 2008 zur Folge hatte. (Vgl. Schlesiger (2017)) Eine umfangreiche Arbeit von Hürlimann zeigt auf, dass der Einzelwagenverkehr bei der SBB bereits 1974 in die Verlustzone abgerutscht war. (Vgl. Hürlimann (2007), S.2). Jetzt soll 2017 mit 16 umgebauten Zügen eine neuartige automatische Kupplung getestet werden, die den Wagenladungsverkehr in der Schweiz wieder wirtschaftlich machen soll. (Vgl. SBB Cargo (2017)) Nur im Nicht-EU-Land Schweiz sowie in Österreich konnte der Modal-Split infolge des bereits seit Jahrzehnten verkehrspolitischen Konsenses, der auch von der Straßenverkehrslobby mitgetragen wird: „Lasst die Bahn doch all das fahren, was sie erreichen kann, für uns bleibt trotzdem noch genug...“ bei über 30 % gehalten werden. (Vgl. Eurostat (2016))

Dieser grundsätzliche verkehrspolitische Konsens führte aber auch dazu, dass eine aufzulasende Bahnstrecke von den lokalen Gebietskörperschaften als Anschlussbahn für den Güterverkehr weiter geführt (Schrambach – St. Aegydy 17 km) und der Rail Cargo Austria für den Betrieb zur Verfügung gestellt wird. (Aus-

tria-Forum (2012)), eine Lösung, wie sie auch 20 Jahre nach den vielen Lückenschlüssen für die Höllentalbahn zwischen Bayern und Thüringen in weiter Ferne ist. Was in Deutschland fehlt, ist, was Seegers-Krückeberg bereits 1999 in einem Schreiben an Herrn von Peter vom deutschen Verkehrsministerium angemahnt hat: Welches Produkt bzw. welche Dienstleistung fordert der Kunde von heute von der Bahn? Und wie kann sich die Bahn dann wettbewerbskonform aufstellen? (Vgl. Seegers-Krückeberg (1999), S.1) Bei DB Cargo scheint man die Entscheidung über diese grundsätzliche Ausrichtung mittlerweile seit langem zu verdrängen.

Anders offenbar die insbesondere in Deutschland neu hinzugekommenen Eisenbahnverkehrsunternehmen: Denn ihnen gelang es zwischen 2003 und 2007 den Marktanteil der Schiene in Deutschland um einen Prozentpunkt zu steigern (Vgl. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen/Mofair (Hrsg.) (2016), Abb. 19, S. 77). 2015 steigerten diese dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr ihre Leistung in Deutschland um 17,2 Prozent und ihren Marktanteil um 4,3 Prozentpunkte auf 37,9 Prozent. (Vgl. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), (Hrsg.) (2016)). Allerdings auch dort auf Kosten der Rentabilität: Absolut besorgniserregend sei die Entwicklung der Margen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Lkw gewinnt dank der besonders niedrigen Dieselpreise wieder verstärkt Marktanteile. (Vgl. (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), (Hrsg.) (2016)) 2016 fiel der Bahnanteil weiter, während das Transportaufkommen in Deutschland insgesamt das vierte Jahr in Folge weiter wuchs. (Vgl. Statistisches Bundesamt (2017)). Auch in Österreich stieg der Anteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen 2016 von 21,4 % auf 23,6 % (in Ntkm gemessen), während die Anschlussbahnen, die 2/3 des Aufkommens beisteuern, von 916 im Jahre 2008 auf 630 2016 zurück gingen. Das Wagenaufkommen sank im Vergleich zum Vorjahr um 3,3 % auf 1,12 Mio. Wagen. (o.V. (2017a), S.149)

Auch die gestiegene Produktivität durch das Traktionsvermögen moderner Drehstromtriebfahrzeuge mit Computersteuerung entlang der Reibungsgrenze bringt wirtschaftlich keine Entlastung: Sie können zwar heute auch mit der normalen Schraubenkupplung Anhängelasten von bis zu 3000 t in der Ebene befördern. Auf der wenig steigungsreichen Strecke von der dänischen Grenze bei Padborg bis zum Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg wurde infolge der günstigen Trassierung die sonst auf 740 m begrenzte Zuglänge bereits auf 830 m angehoben. (Vgl. Hirtmann (2014), S. 34).

Allerdings führen längere Züge in Europa nicht unbedingt zur Verbesserung der Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr. Längere Züge brauchen auch länger bei der Zugbildung über den Abrollberg und länger, bis sie nach einer Kurve wieder auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschleunigt haben. Die „Systemgeschwindigkeit“ vom Quell- zum Zielpunkt im Einzelwagenverkehr von 18 km/h ändert sich dadurch nicht und ist seit Beginn des Einzelwagenverkehrs in der Mitte des 19. Jahrhunderts nahezu konstant. (Vgl. Kortschak (2012), S. 441)

Kommt dann noch eine Trassenkonkurrenz auf Mischverkehrstrecken hinzu, damit ist gemeint, dass ein einziger 160 km/h schneller Güterzug mit einer Lok der BR 120 und einer Anhängelast von 900 t (bei 2 Loks von 1200 t) auf der Neubaustrecke Hannover – Kassel zur Verdrängung von drei 120 km/h schnellen Güterzugstrassen führt, womit eine Kapazität von insgesamt 5100 – 4800 t verloren geht. (Vgl. Kortschak (2012), S. 441 mwH). Darüber hinaus werden bei Trassenkonkurrenz Güterzüge infolge ihrer Nachrangigkeit gegenüber dem Personenverkehr regelmäßig über – längere – Umwegstrecken geleitet, sodass auch hier die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im intermodalen Wettbewerb abnimmt. (Vgl. Deutscher Bundestag (2015), S.3ff., Engelmann (2003), S.51)

Der Marktanteil im Güterverkehr auf der Schiene in tkm fiel europaweit von 12,6 % im Jahre 1995 auf 11 % in 2011. (EU Commission (2014), p. 10). Auch in Deutschland ist eine ähnliche Entwicklung zu beobachten: So waren noch im Integrationsszenario des Bundesverkehrswegeplans 1999 für 2015 insgesamt 148 Mrd. tkm auf der Bahn angesetzt worden (Engelmann (2003), S. 8 mwH) – 114,3 Mrd. tkm wurden dann 2015 tatsächlich erreicht. (Vgl. Statistisches Bundesamt (2016))

### **3. Innovative Ansätze zur Förderung des Schienengüterverkehrs**

An innovativen Ansätzen hat es aber auch mit deutscher Förderung (Vgl. speziell für den nach der Richtlinie 440/91 bis zu den Vollkosten förderbaren Kombinierten Verkehr: (Bundesminister für Verkehr (Auftraggeber) (1996)) nicht gemangelt: So wurden ein „Konzept TCS (Train-Coupling and –Sharing) oder der innovative Güterwagen (IGW) mit elektronischem Kommunikations-/Bremsystem, automatischer Kupplung, sogenannten ‚innovativen Puffern‘ und Scheibenbremsen), die Mehrfachfunkfernsteuerung für Güterzüge (mit dem Ziel, überlange Züge zu fahren), die Schnellumschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr, ... Mehrsystemfähigkeit von Triebfahrzeugen.“ von der Bundesregierung gefördert (Engelmann

(2003), S.12). Davon befindet sich lediglich die Schnellumschlaganlage Hannover-Lehrte seit einigen Jahren in Bau, 2018 soll der Probebetrieb beginnen. (Vgl. Deutsche Bahn (Hrsg.) (2016)) Der Cargo-Sprinter, mit dem ursprünglich das Train-Coupling und –Sharing mit der gemischten Ak47-Mittelpuffer-/Schraubenkupplung hätte erprobt werden sollen, wurde nach wenigen Einsatzversuchen zwischen Frankfurt/M. Flughafen und Hamburg/Osnabrück für die Spedition Hellmann an die Österreichischen Bundesbahnen verkauft und dort in einen „Aufwuchsbekämpfungszug“ (Unkrautvertilgungszug) umgebaut. (Vgl. Tauernexpress (2011)).

Während also die Bewährungsprobe für die Schnellumschlaganlage in Hannover-Lehrte und die automatische Kupplung in der Schweiz noch ausstehen, ist zu prüfen, ob in Hinblick auf die europäischen Bemühungen zur Durchsetzung der Interoperabilität mit Hilfe der Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI), die Frage nach entsprechenden Fördervorhaben auf europäischer Ebene gestellt werden sollte. Dies deshalb, weil die TSI einzelne Parameter definiert, aber keine technische Lösungen vorgibt, damit bleibt dem Wildwuchs in der technischen Umsetzung Tür und Tor geöffnet, wie schon oben an Hand der Entwicklung von ETCS gezeigt wurde.

Daher ist es kein Wunder, dass der Europäische Rechnungshof dem letzten 10-jährigen Programm Marco Polo ein vernichtendes Zeugnis ausgestellt. Die EU hat danach das Ziel, einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung durch Anstoßen innovativer Investitionen verfehlt. (Vgl. Apostolides (2013); Europäischer Rechnungshof (2016), S.08)

Nun soll alles anders werden: „Building on the 2007 Strategic Rail Research Agenda (SRRA) and following the publication of ‘RAILROUTE 2050’, this updated Strategic Rail Research and Innovation Agenda“ (ERRAC (eds.), (2014), pp. 6) soll den Turn around bewirken.

Aktuell stehen folgende Themen für innovative Lösungen an: Autonomes Fahren, d.h. ein Fahren ohne Lokführer, wie schon seit Jahren im U-Bahn Bereich praktiziert, Reduzierung der Umweltbelastung durch lärmarme Güterzüge, standardisierte „Code of Practice“ (anerkannte Regeln) für die Zulassung, robuste einfache Technik für bezahlbare Frachtgelder durch die Kunden („Affordability“), innovative Projekte zur Generierung neuer technischer Standards, z.B. für Güterverkehrskorridore. (Vgl. Kersten (2015), S. 38 ff.)

Dazu müsste aber die bisher in EU-Europa feststellbare zunehmende Fragmentierung durch

Insellösungen – gerade durch die angestrebte Interoperabilität realisiert – zurückgedrängt werden. „Ein Closed Shop wie Shift2Rail, der darauf angelegt ist, die exklusive Position der europäischen Hersteller zu zementieren, ist hier nicht förderlich ... die Regulierungsdichte im Bahnsektor (hat) in der EU eine nicht-tarifäre zusätzliche Eintrittsbarriere geschaffen, auf die wir aufpassen müssen.“ (Kersten (2015), S. 41) Ein Weg dazu, wäre, nicht einzelne technische Lösungen mit Gesetzeskraft mit TSI festzuzurren, sondern die TSI sollten stattdessen präziser in der Formulierung von Kompatibilitäts- und Schutzzielen werden. (Vgl. Kersten (2015), S. 41) Ein erster Ansatz ist mit der EU VO 919/2016 gesetzt worden: Die European Union Agency for Railways soll künftig nationale Alleingänge bei der ETCS Implementierung verhindern. (Vgl. o.V.(2017b), S.148)

#### 4. Ausblick

Die Ausrichtung des Produkts am Markt auch im Schienengüterverkehr kann jedoch nur gelingen, wenn innerhalb der Bahn die Verrechtlichung des Zusammenwirkens der einzelnen Fachdienste zurück gedrängt wird und die Technik wieder jene Freiheitsgrade zurück erhält, die sie schon einmal hatte. Während die Deutsche Bahn in der Zwischenkriegszeit Innovationsführer in Europa war, so ist die DB AG seit 1994 hier zurück gefallen. Früher sorgte der „Betrieb durch eindeutig und widerspruchsfrei formulierte Regeln des Zusammenwirkens dafür, dass die einzelnen technischen Fachdienste wie Zahnräder ineinander griffen und wie ein sorgfältig aufeinander abgestimmtes Getriebe funktionierten und miteinander harmonierten.

Das Muster war dem Militär entnommen, und die Notwendigkeit, auch in Kriegszeiten den Betrieb sicherzustellen, sorgte für einfache, verständliche, durchsetzungsstarke Regeln, die auch eine einfache, robuste und mit einfachen Maßnahmen wieder-herstellbare funktionstüchtige Technik zur Folge hatte. Doch eine einheitliche europäische Betriebs-, Verkehrs- und Signalvorschrift scheint unerreichbar.“ (Kortschak (2017), S.146)

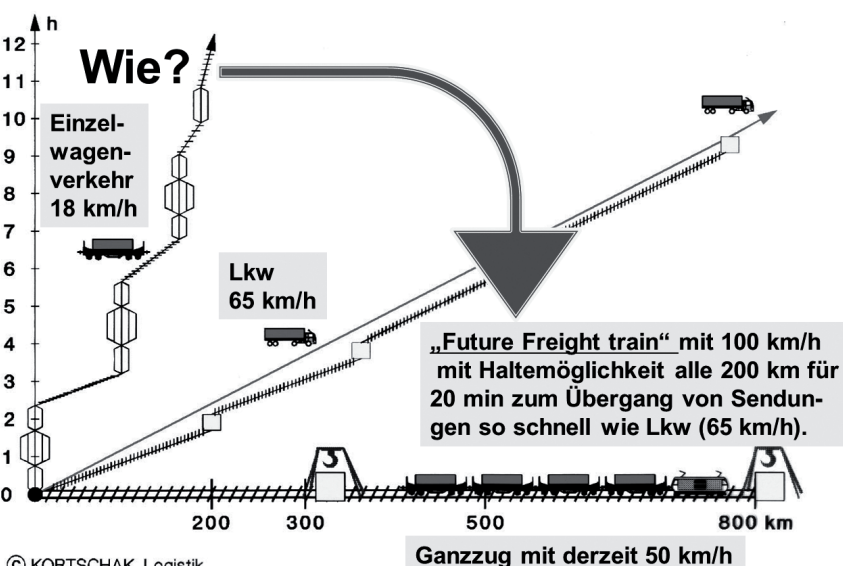
Während die Richtlinie 440/91EWG noch eine klare betriebliche Vorgabe zur Folge hatte, nämlich die, dass nur mehr lange und schwere Züge auf die Strecke gelassen werden sollten, um den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen (Vgl. Kortschak (1993),

S.103 ff ), so ist eine vergleichbare eindeutige Konsequenz der Richtlinie 2012/34 nicht mehr zu entnehmen. (Vgl. näher zu Sicherheitsaspekten: Kaupat (2013)). Dieses Manko ist ein weiteres Indiz, dass Oettles Skepsis an der wettbewerbliehen Lösung über den Verkehrsmarkt zur Stärkung der Eisenbahn berechtigt ist (Vgl. Oettle (2003), S. 138).

Besonders gravierend wirkt sich aus, dass die ehemals eindeutigen, hierarchisch vertikal straff strukturierten Regelwerke der Bahn durch horizontale Vertragsbeziehungen ersetzt wurden und werden. So meinte einer der bedeutendsten Innovatoren in der Rangiertechnik bereits 1997, dass es nützlich sein könnte, „die offiziellen Richtlinien für einen Augenblick auf die Seite zu tun, sich umzuschauen, selbst nachzudenken, warum irgendetwas in den Richtlinien steht und ob es (noch, Einf.) Sinn macht.“ (König (1997), S. 12). Aber auch innerhalb der EU Kommission regt sich bereits Widerstand. (vgl. Levitt (2017)), aber reicht das aus?

Für einen Case-Law-Juristen ist das alles kein Problem, dafür ist die Rechtsprechung da. Woher soll dann aber der Spielraum zur Umsetzung von wirklichen Innovationen für „lower prices and improved efficiency“ (Bulc (2015)) und nicht nur für „Innovatiönchen“ (Hecht (2016)) kommen, wenn die Eisenbahnen selbst keine wettbewerbsfähigen Zugkonzepte (siehe z.B. Future Freight Train in der Abbildung unten) entwickeln, an Hand derer man darlegen könnte, wie die EU-Regelungen und ihre Umsetzung in den Mitgliedsstaaten in den letzten 15 Jahren den Bahngüterverkehr systematisch an seiner Marktentfaltung behindert haben und der Europäische

## INNOVATIVER BAHNGÜTERVERKEHR



© KORTSCHAK, Logistik

Abbildung 1: Innovativer Bahngüterverkehr Quelle: Kortschak (2016)



Gerichtshof (EuGH) könnte all diese inkriminierenden Rechtsakte mit einem Federstrich beseitigen. Aber wer geht hin?

#### Literatur- und Quellenverzeichnis:

- Apostolidis, Zoë (2013): EU auditors call for end to Marco Polo-style subsidy programmes, in: <http://automotivelogistics.media/intelligence/eu-auditors-call-for-end-to-marco-polo-style-subsidy-programmes>; 19.03.2016
- Austria-Forum(2012):BahnstreckeTraisen–Kernhof, in: [http://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Bahnstrecke\\_Traisen%E2%80%93Kernhof](http://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Bahnstrecke_Traisen%E2%80%93Kernhof); 12.02.2017
- Bulc, Violetta (2015) cited after Briginshaw, David: Embrace Fourth Railway Package or lose funding, in: International Railway Journal (IRJ) November 24, 2015, in: <http://www.railjournal.com/index.php/policy/bulc-embrace-fourth-railway-package-or-lose-funding.html>; 27.03.2016
- Bundesminister für Verkehr (Auftraggeber) (1996): FE-Vorhaben 90433/94: Analyse und Bewertung der mittel- bis langfristigen Perspektiven einer Schienennetzung von KV-Umschlagbahnhöfen unter Berücksichtigung neuer Ansätze für die Produktionsgestaltung im Rahmen eines zentralen Hub-and-Spoke-Systems für den Kombinierten Verkehr, Endbericht, Bonn
- Community of European Railways and Infrastructure Companies CER (eds.) (2017): Annual Report 2015-2016, in: [http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER%20AR%202016\\_web.pdf](http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER%20AR%202016_web.pdf), Brussels; 23.02.2017
- De Decker, Kris (2013): High Speed Trains are Killing the European Railway Network, in: <http://www.lowtechmagazine.com/2013/12/high-speed-trains-are-killing-the-european-railway-network.html>; 21.02.2017
- Deutsche Bahn (Hrsg.) (2016): Megahub Lehrte, in: <http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/megahub-lehrte>; 27.03.2016
- Deutscher Bundestag (2015) Drucksache 18/6319: Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel et al. vom 13.10.2015, in: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/063/1806319.pdf>; 27.03.2016
- Dörr, Heinz/Frank, Silke u.a. (2005): Systemevaluierung und -optimierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche – Strategien für ländlich industrialisierte Regionen, in: [https://www.researchgate.net/profile/Heinz\\_Doerr/publication/277556791\\_Freight\\_on\\_Rail\\_Austria\\_-\\_Systemevaluierung\\_des\\_Schienengüterverkehrs\\_in\\_der\\_Flaechelandlich-industrialisierter\\_Regionen/links/556ca12108aefcb861d7e440.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Heinz_Doerr/publication/277556791_Freight_on_Rail_Austria_-_Systemevaluierung_des_Schienengüterverkehrs_in_der_Flaechelandlich-industrialisierter_Regionen/links/556ca12108aefcb861d7e440.pdf); 21.02.2017
- Engelmann, Jens (2003): Zielorientierte Forschung und Entwicklung für den Schienengüterverkehr, Diss. TU Berlin, Schriftenreihe A des Instituts für Land- und Seeverkehr, Berlin
- Erdmenger, Jürgen (1993): Verkehrspolitik, in: Weidenfeld, Werner; Wessels, Wolfgang (Hrsg.): Jahrbuch der Europäischen Integration 1992-93, Bonn, S.181-187
- EU Commission (2014): Fourth Report on monitoring development in the rail market, COM (2014) 353 final
- EU Commission (2016): Single European Rail Area one step closer to completion as new technical provisions enter into force, in: [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2016-06-15-single-european-rail-area\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2016-06-15-single-european-rail-area_en); 21.02.2017
- Europäischer Rechnungshof (2016) (Hrsg.): Sonderbericht Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs, Luxemburg August
- European Rail Research Advisory Council (ERRAC) (eds.) (2014): Strategic Rail Research and Innovation Agenda, A step change in rail research and innovation, Brussels, in: [http://www.errac.org/wp-content/uploads/2014/11/CER\\_FosterRailReport.pdf](http://www.errac.org/wp-content/uploads/2014/11/CER_FosterRailReport.pdf); 27.03.2016
- Eurostat (2016): Modal-Split in EU countries and Switzerland, in: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/c/cb/Modal\\_Split\\_of\\_inland\\_freight\\_transport%2C\\_2009-2014.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/c/cb/Modal_Split_of_inland_freight_transport%2C_2009-2014.png); 23.02.2017
- Franke, Andreas (2014): Analyse von Leistungsmerkmalen und Kosten von Güterverkehrsträgern als Entscheidungsgrundlage für die verladende Wirtschaft: Mit dem Fokus auf Eisenbahn, Kraftverkehr, Luftverkehr und Wasserverkehr, Hamburg
- Haberzettl, Wilhelm (2007): Die Irrtümer der Bahn-Liberalisierer in: Der Standard vom 28. März 2007, in: <http://derstandard.at/2733887/Kommenetar-der-Anderen-Die-Irrtuemer-der-Bahn-Liberalisierer>; 17.3.2016
- Hecht, Markus (2016): Fachgespräch mit Herrn Markus Hecht vom 1.4.2016, Geschäftsführender Direktor Institut für Land- und Seeverkehr, TU Berlin



- Hirtemann, Mirko (2014): Der genialste Job der Welt, in: DB Schenker Rail (Hrsg.): Railways (2014) 3, S.34
- Hof, Hansueli (2000): Fünf nach zwölf! In: Internationale Transport Zeitschrift (ITZ) 62/2000, S.23-24
- Hürlimann, Gisela (2007): Die Eisenbahn der Zukunft: Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955-2005, Zürich
- Junker, Klaus (2007): ETCS auf dem Korridor Rotterdam – Genua, Vortrag auf der 37. Schienenfahrzeugtagung Graz, in: [http://www.schienenfahrzeugtagung.at/en/37\\_tagung.htm](http://www.schienenfahrzeugtagung.at/en/37_tagung.htm); 29.12.2015
- Kapteyn, Paul J. (1968): Europa sucht eine gemeinsame Verkehrspolitik, Brügge
- Kaupat, Christoph (2013): The reduction of railway regulation in Europe, in: european railway review from 21 November 2013, <http://www.europeanrailwayreview.com/19394/rail-industry-news/the-reduction-of-railway-regulation-in-europe/>; 11.02.2017
- Kersten, Hans-Günther (2015): Innovation brauchen Wettbewerb, in Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) 65 (2015) 5, S.38-41
- König, Helmut (1997): Probleme moderner Rangiertechnik Manuskript zur Vorlesung an der FH Erfurt vom 20.1.1997 (unveröffentlicht)
- Kortschak, Bernd (1993): Richtlinie 440/91 EWG: Quersubvention ade? Auswirkungen auf das Produktionsprogramm im Bahngüterverkehr, in: Internationales Verkehrswesen 45 (1993) 3, S.103-110
- Kortschak, Bernd (2006): Von Logistik zu Supply Chain Management, 5. Aufl., Wien
- Kortschak, Bernd (2012): Einzelwagenverkehr wettbewerbsfähig gestalten Rangieren Abschaffen! In: Seicht, Gerhard (Hrsg.): Jahrbuch des Rechnungswesens 2012, S.437–457
- Kortschak, Bernd (2016): Legal obstacles concerning the ecological necessary shift from road to rail, EU-Workshop on Improving Attractiveness and Competitiveness of Railways in the Danube Region, Ljubljana 21-22 November
- Kortschak, Bernd (2017): Innovationen bei der Deutschen Bahn AG, in: Burr, Wolfgang/Stephan, Michael (Hrsg.): Technologie, Strategie und Organisation, Festschrift zum 65. Geburtstag von Alexander Gerybadze, Wiesbaden, S.127-152;
- Kramer, Urs (2002): Das Recht der Eisenbahninfrastruktur : von der Staatsbahn zu privatrechtlichen Wirtschaftsunternehmen. Diss. Univ. Marburg, Stuttgart
- Kritzinger, Stephan/Mark, Erik/Meyer-Rühle, Olaf/Riedle, Hubert u.a (1998); Untersuchung der Umsetzung und der Auswirkung der Richtlinie 91/440/EWG auf die Entwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft – Schlussbericht, Paris
- Lang, Markus (2008): Die Eisenbahnen Deutschlands und Frankreichs Bewertung des Liberalisierungs- und Harmonisierungsprozesses anhand eines Reformvergleichs, Diss. Univ. Regensburg, Frankfurt/M.
- Levitt, Matthew (2017): Rail sector comes under EU antitrust and regulatory spotlight, in: <http://kluwercompetitionlawblog.com/2017/02/20/rail-sector-comes-eu-antitrust-regulatory-spotlight/>; 23.02.2017
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen/Mofair (Hrsg.) (2016): Wettbewerber Report – Eisenbahnen 2015/2016, in: <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf>; 27.03.2016
- o.V. (2013): Entwicklung der Anzahl der Gleisanschlüsse, in: [https://de.wikipedia.org/wiki/Gleisanschluss#cite\\_note-nn-2013-2-5-7](https://de.wikipedia.org/wiki/Gleisanschluss#cite_note-nn-2013-2-5-7); 16.03.2016
- o.V. (2017a): Die österreichischen Eisenbahnverkehrszahlen, in: schienenverkehr aktuell 3/2017, S.149
- o.V. (2017b): ERTMS-Einführung erstreckt sich bis 2030, in: schienenverkehr aktuell 3/2017, S.148
- Oettle, Karl (2003): Konturen künftiger Eisenbahndienste, in: Ritzau, Hans-Joachim et al (Hrsg.): Die Bahnreform – eine kritische Sichtung, Pürgen, S.125-220
- Ruppert, Johann (2013): Markteintritt und Marktstellung privater Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland, zugleich Diss. Univ. Speyer, Hamburg
- SBB Cargo (Hrsg.) (2017): SBB Cargo stellt den Güterzug der Zukunft vor, SBB Blog vom 24.1.2017, in: <http://blog.sbbcargo.com/22869/gueterzug-der-zukunft/>; 19.02.2017
- Schlesiger, Christian (2017): Umsatzeinbruch im Güterverkehr, in: <http://www.wiwo.de/un->

- ternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-umsatzeinbruch-im-gueterverkehr/19241468.html; 24.02.2017
- Seegers-Krückeberg, Dieter (1999): Schreiben vom 8. November 1999 an Herrn von Peter, zuständig für die Eisenbahn, im Bundesministerium für Verkehr in Bonn
- Seicht, Gerhard (2001): Moderne Kosten- und Leistungsrechnung, Grundlagen und praktische Gestaltung, 11. Erw. Aufl., Wien
- Statistisches Bundesamt (2016): 315 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene im Jahre 2015, in: [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/02/PD16\\_062\\_461.html;jsessionid=858BE25BF500A2B9D5E6637BD90A187C.cae4](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/02/PD16_062_461.html;jsessionid=858BE25BF500A2B9D5E6637BD90A187C.cae4); 27.03.2016
- Statistisches Bundesamt (2017): Güterverkehr 2016: Neuer Höchststand beim Verkehrsaufkommen, Pressemitteilung vom 17.02.2017, in: [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17\\_057\\_463.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_057_463.html); 19.02.2017
- Tauernexpress (2011): Aufwuchsbekämpfungsfahrt auf der Giesela- und Tauernbahn, in: <http://www.bahnnews-austria.at/forum/viewtopic.php?p=41255&sid=38ce3ed9c65e41f2e73c074d4e363e8a>; 27.03.2016
- UIP Working Group (2011): „Economic Impact of New Rules and Regulations” – Final Report, in: [http://www.uiprail.org/index.php/files/168/Studies&Reports/137/20111121-Rail-Freight---UIP-report-on-Economic-Impact-of-new-rules-and-regulations\\_V6.pdf](http://www.uiprail.org/index.php/files/168/Studies&Reports/137/20111121-Rail-Freight---UIP-report-on-Economic-Impact-of-new-rules-and-regulations_V6.pdf), Brüssel; 26.02.2017
- Wüpper, Thomas (2015): Bahn plant Einschnitte im Frachtverkehr, in: Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2015, <http://www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.db-schenker-rail-bahn-plant-einschnitte-im-frachtverkehr.19e51352-1934-4f7b-950f-ddee7da2cdd9.html>; 27.03.2016

# Das „Vierte Eisenbahnpaket“: Ist damit der einheitliche europäische Eisenbahnraum vollendet?

Klaus GSTETTENBAUER

## 1. Rückblick

Ausgehend vom *Urteil des Europäischen Gerichtshofes* vom 22. Mai 1985<sup>1</sup>, wonach dieser den Rat wegen Untätigkeit hinsichtlich der Erlassung gemeinschaftlicher Verkehrsregelungen verurteilte, erließ die Europäische Kommission in den 1990-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts einige richtungsweisende Entscheidungen auf diesem Gebiet, so v.a. die *Richtlinie 91/440/EWG*<sup>2</sup>, wonach die Unternehmen ihre Geschäftsbereiche Infrastruktur und Verkehrsbetrieb buchhalterisch trennen mussten.

Die *Richtlinie 95/18/EG*<sup>3</sup>, die erstmals einheitliche Kriterien für Europakonzessionen normierte, und die *Richtlinie 95/19/EG*<sup>4</sup>, die die Kriterien für die Trassenzuweisung sowie für die Berechnung und Einhebung des Infrastrukturbenutzungsentgeltes festlegte, ergänzten einander und bildeten mit der *Richtlinie 91/440/EWG* die Basis für das „*Erste Eisenbahnpaket*“<sup>5</sup>, welches im Rat im Jahr 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<sup>6</sup>, 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<sup>7</sup>, 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*<sup>8</sup> 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*<sup>9</sup>, die alle bisherigen Legislativakte auf diesem Gebiet vereinigt und erstmals die Anerkennung von Fahrzeugzulassungen gemeinschaftsweit harmonisiert.

Im Jahre 2012 wurde mit der so genannten „Recast Richtlinie“<sup>10</sup> die Harmonisierung und inhaltliche Erweiterung dieser bisherigen Richtlinien im Umfeld des ersten Eisenbahnpaketes vorgenommen (daher auch Neufassung des „*Ersten Eisenbahnpaketes*“<sup>11</sup>, im Englischen als „*recast*“ bezeichnet).

## 2. Das „Vierte Eisenbahnpaket“

### 2.1 Einleitung

Am 30. Jänner 2013 präsentierte die Europäische Kommission eine *Mitteilung*<sup>12</sup>, 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*<sup>13</sup>, über Profil und Aufgaben des anderen *Zugpersonals*<sup>14</sup>, über die *Marktöffnung*<sup>15</sup>) sowie sechs weiteren Papieren zu den Folgenabschätzungen dieser Vorschriften.

Irland in der ersten Hälfte des Jahres 2013 eröffnete die Verhandlungen im Rat und unter slowakischem Ratsvorsitz in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 wurde das Paket endgültig angenommen. Das Europäische Parlament stimmte in zweiter Lesung nach mehreren Trilogverhandlungen (Verhandlungen zwischen dem jeweiligen Vorsitzland, dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission, um die formalen Fristen für die einzelnen Lesungen abzukürzen) ebenfalls durch die Annahme im Plenum Ende des Jahres 2016 zu.

Das vierte Eisenbahnpaket besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen:

Eine so genannten „technischen Säule“, d.s. die

- Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<sup>16</sup>,
- Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit<sup>17</sup>
- Verordnung über die Eisenbahnagentur<sup>18</sup>

und eine so genannte „marktrelevante Säule“, d.s. die

- Richtlinie bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur<sup>19</sup>
- Verordnung hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste (PSO-Public Service Obligation)<sup>20</sup>
- Verordnung hinsichtlich gemeinsamer Regeln für die Kontennormalisierung der Eisenbahnunternehmen<sup>21</sup>

## 2.2 Die „Technische Säule“

### 2.2.1 Interoperabilität

Diese neue Richtlinie ersetzt alle bisherigen Richtlinien auf diesem Gebiet, v.a. die bereits im Jahre 2008 als Neufassung erlassene Richtlinie 2008/57/EG<sup>22</sup>.

Diese Richtlinie folgt im Wesentlichen dem bisherigen Ansatz, wonach sie die Bedingungen festlegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der in diesem Paket auch beschlossenen Sicherheitsrichtlinie<sup>23</sup> erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems. Darüber hinaus werden noch die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal mit einbezogen.

Die Bestandteile des Eisenbahnsystems der Union werden in Netz und Fahrzeuge unterschieden (Abhang I)<sup>24</sup> und diese wieder auf acht Teilsysteme aufgeteilt (Anhang II)<sup>25</sup>. Jedem dieser Teilsysteme ist eine entsprechende Bauanleitung - so genannte „Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) - zugeordnet, die der Hersteller erfüllen muss, um ein interoperables System in Verkehr bringen zu dürfen.

Ausnahmen von der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie:

#### *Absolute Ausnahmen für:*

- U-Bahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden,

- Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr sowie im Stadt- und Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.

#### *Fakultative Ausnahmen für:*

- Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge,
- Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, Infrastrukturen für Stadtbahnen<sup>26</sup>, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist,
- Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.

#### *Sonstige Ausnahmen für:*

Zweissystem-Stadtbahnfahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Union verkehren, wenn es für diese keine entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität gibt und wenn die Mitgliedstaaten entsprechende nationale Normen haben, die den einschlägigen grundlegenden Anforderungen und den einschlägigen gemeinsamen Sicherheitszielen entspricht.<sup>27</sup>

Das wesentlich Neue in dieser Richtlinie ergibt sich durch die geänderte Struktur der Europäischen Eisenbahnagentur, die nunmehr als Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Weiteren als „Agentur“ bezeichnet) firmiert und aus einer reinen Kontrollbehörde zu einer echten Behörde mit Regulierungsfunktion mutiert<sup>28</sup>.

Es wird - und das war der Kompromiss, den der Rat und das Europäische Parlament bei den Verhandlungen erzielt haben - eine Art „geteilte“ Kompetenz zwischen den jeweiligen nationalen



Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten und der Agentur geben, die sich dem Grundsatz nach folgendermaßen darstellt:

Die Inbetriebnahme *ortsfester Teilsysteme* (TSI) wie die streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Energie und Infrastruktur bleibt in der Genehmigungszuständigkeit der jeweiligen nationalen Behörde in den Mitgliedstaaten.

Umfassen diese streckenbezogenen Teilsysteme Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung auch ETCS und GSM-R so ist der Antrag bei der Agentur zustellen, denn diese stellt die harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union sicher.

Das Inverkehrbringen *mobiler Teilsysteme* (TSI) wie die fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung und Fahrzeuge selbst fällt in die Genehmigung der Agentur, wenn sich das Verwendungsgebiet auf zumindest zwei Mitgliedstaaten erstreckt.

Ist der Einsatz nur auf einen Mitgliedstaat beschränkt, hat der Antragsteller eine Wahlmöglichkeit zwischen nationaler Behörde oder der Agentur.

### 2.2.2 Eisenbahnsicherheit

Auch diese Richtlinie ersetzt als Neufassung alle bisherigen Sicherheitsrichtlinien.<sup>29</sup>

Auch diese Richtlinie folgt im Wesentlichen dem Ansatz ihrer Vorgängerinnen, nämlich die Entwicklung und die Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union zu garantieren, um einen besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg gewährleisten zu können.

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, sollen

- die Regulierungsstrukturen in den Mitgliedstaaten harmonisiert werden,
- die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure des Eisenbahnsystems der Union bestimmt werden,
- gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) entwickelt werden,
- die grundlegenden Verfahrensprozeduren von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen festgelegt werden,
- nationale Sicherheitsbehörden und nationale Stellen für die Untersuchung von Unfällen und Störungen eingerichtet werden sowie

- gemeinsame Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit festgelegt werden.

Ausnahmen von der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie:

*Absolute Ausnahmen für:*

- Untergrundbahnen,
- Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden,
- Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr sowie im Stadt- und Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.

*Fakultative Ausnahmen für:*

- Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge,
- Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden,
- Infrastrukturen für Stadtbahnen<sup>30</sup>, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist,
- Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.

Das wesentlich Neue an dieser Richtlinie - wie schon bei der Interoperabilität dargestellt - ist ebenfalls in der geänderten Struktur der Agentur mit der Zielsetzung begründet, einheitliche Sicherheitsbescheinigungen innerhalb der Union zu erreichen.

Auch bei der Regelung der Eisenbahnsicherheit gibt es zwischen der Agentur einerseits und den jeweiligen nationalen Behörden (in diesem Fall

die Sicherheitsbehörden) andererseits „geteilte“ Kompetenzen, die sich ihrem Grundsatz nach, wie folgt darstellen lassen:

- Soll die Sicherheitsbescheinigung zumindest in zwei Mitgliedstaaten Verwendung finden, so liegt die Erteilung dieser in der Zuständigkeit der Agentur.
- Erstreckt sich diese nur auf einen Mitgliedstaat, hat der Antragsteller eine Wahlmöglichkeit zwischen nationaler Sicherheitsbehörde oder der Agentur.
- Für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung für den Infrastrukturbetreiber ist jene nationale Sicherheitsbehörde jenes Mitgliedstaates zuständig, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet.

### 2.2.3 Eisenbahnagentur

Durch die Verordnung über die Eisenbahnagentur<sup>31</sup> wurde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (englisch: „European Union Agency for Railways“) geschaffen und ersetzt die bisherige Verordnung.<sup>32</sup>

Die Agentur ist eine Einrichtung der Union mit eigener Rechtspersönlichkeit.

Zielsetzung ist, außer der schon bisherigen Aufgaben wie Weiterentwicklung eines funktionierenden, einheitlichen Eisenbahnraumes ohne Grenzen und Entwicklung der nationalen Normung zu verfolgen, die Rolle der für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugtypen sowie von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen zuständigen Unionsbehörde wahrzunehmen. Diese geänderte Funktion bedingt daher auch die oben dargestellten geänderten Kompetenzen in den Bereichen Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit.

Die Organe der Agentur sind:

- ein Verwaltungsrat (als eine Art „Aufsichtsrat“ zusammengesetzt aus Vertretern der Mitgliedstaaten, Vertretern der Interessenverbände und der Europäischen Kommission),
- ein Exekutivausschuss (als eine Art „Vorstand“, der den Verwaltungsrat unterstützt, zusammengesetzt aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission),
- der leitende Direktor sowie
- eine Beschwerdekammer.

Die Agentur, die im Wesentlichen die Empfehlungen im Rahmen der Interoperabilität und der Eisenbahnsicherheit für die Kommission entwirft, wird dazu in einzelnen Arbeitsgruppen tätig, in die auch Vertreter der Mitgliedstaaten delegiert sind<sup>33</sup>.

Wesentlich neu ist die Einrichtung einer *Beschwerdekammer*, die aus einem Vorsitzenden und zwei Mitgliedern jeweils mit entsprechenden Vertretungen besteht. Es können sowohl eine ständige Kammer als auch Kammern je nach Anlassfall eingerichtet werden. Auf Basis eines Auswahlverfahrens durch die Kommission, erstellt diese eine Liste, aus der der Verwaltungsrat den/die Vorsitzenden und die Mitglieder ernannt.

Grundsätzlich urteilt diese Kammer auf Grund von Beschwerden gegen Entscheidungen der Agentur bezüglich Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen, Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen sowie Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung. Außerdem noch bei Untätigkeit der Agentur.

Im Rahmen eines laufenden Genehmigungsprozesses wird diese Kammer auch als Schiedsstanz tätig.

Die entsprechenden Verfahren dürfen hier beispielhaft an Hand der *Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen*<sup>34</sup> sowie der *Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung*<sup>35</sup> - für beide ist das Verfahrensprocedere ident - gerafft dargestellt werden:

- In der Agentur wird ein *zentrales Eingangsportale (one stop shop)* eingerichtet, bei dem die Antragsteller ihre Anträge einreichen<sup>36</sup>. Wie schon oben ausgeführt, haben die Antragsteller die Wahlmöglichkeit, wenn sich die entsprechende Genehmigung nur auf einen Mitgliedstaat erstreckt, zwischen der jeweiligen nationalen Behörde und der Agentur. Aber auch in diesem Fall ist dies aus diesem Portal ersichtlich.
- Erstreckt sich ein Antrag auf zumindest zwei Mitgliedstaaten, ist dieser also bei der Agentur einzubringen. Die Agentur prüft die Vollständigkeit der Unterlagen und leitet das Genehmigungsverfahren ein, indem sie auch die jeweiligen nationalen Behörden zu Prüfung jener Unterlagen heranzieht, die für den Einsatz auf dessen Staatsgebiet essenziell sind. Liegen alle Informationen und Unterlagen vor, entscheidet die Agentur innerhalb einer Frist von vier Monaten ab Vorliegen aller dieser Dossiers.

- Sind sämtliche Gutachten (Agentur, nationale Behörden) positiv oder negativ, so kann die Agentur positiv oder negativ entscheiden.
- Bei Diskrepanzen in der Entscheidungsfindung - die Agentur beurteilt positiv, eine nationale Behörde betreffend ihren Zuständigkeitsbereich negativ - teilt die Agentur der entsprechenden Behörde mit, dass sie diese negative Entscheidung nicht teilt. Dann wird innerhalb einer Frist eines Monats eine Art „Mediationsverfahren“ zwischen den Beteiligten durchgeführt, um zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen. Scheitert dieses, dann entscheidet die Agentur endgültig, außer die entsprechende nationale Behörde hat die Beschwerdekammer als Schiedsinstanz angerufen. Entscheidet diese zu Gunsten der Agentur, dann entscheidet diese endgültig. Entscheidet diese Kammer aber zu Gunsten der nationalen Behörde, so stellt die Agentur eine Genehmigung für ein Verwendungsgebiet aus, das jenes Netz ausschließt, für das eine negative Bewertung abgegeben wurde.
- Beim umgekehrten Fall - negative Beurteilung durch die Agentur, positives Gutachten einer nationalen Behörde - findet ebenfalls ein „Mediationsverfahren“ statt, wobei aber bei Scheitern dieses, die Agentur endgültig entscheidet. Es gibt keine Möglichkeit, dass die nationale Behörde in diesem Fall die Beschwerdekammer als Schiedsinstanz einschalten kann.

Dieser Unterschied erklärt sich aus dem Umstand, dass jene Organisation, die die endgültige Entscheidung trifft, auch für diese die volle Verantwortung trägt.

Im Falle der alleinigen Zuständigkeit einer nationalen Behörde - wenn also nur ein Mitgliedstaat betroffen ist und der Antragsteller hat sich für „seine“ nationale Behörde entschieden, dann trägt auch diese die volle Verantwortung für eine negative oder positive Entscheidung.

#### 2.2.4 Inkrafttreten und Umsetzung dieser „technischen Säule“ des Paketes

Sowohl die Richtlinie für die Interoperabilität als auch jene für die Eisenbahnsicherheit traten bereits mit 16. Juni 2016 in Kraft und sind bis 16. Juni 2019 - diese Frist kann aus begründeten Umständen um ein Jahr verlängert werden - in nationales Recht umzusetzen. In dieser drei- bis vierjährigen Übergangsfrist wird die Kommission Durchführungsrechtsakte beschließen, wie mit Genehmigungsanträgen umzugehen sein wird.<sup>37</sup>

Die Agenturverordnung trat ebenfalls am 16. Juni 2016 in Kraft, entfaltet aber keine Umsetzungsverpflichtungen, da Verordnungen direkt anwendbare europäische Rechtsakte darstellen.

### 2.3 Die „marktrelevante Säule“

#### 2.3.1 Governance<sup>38</sup>

Wie bereits erwähnt, wird die bisher geltende Richtlinie 2012/34/EU (auch als „Recast des ersten Eisenbahnpaketes“ bekannt)<sup>39</sup> durch diese neue Richtlinie novelliert. Man kann diese Richtlinie im Wesentlichen in zwei Hauptteile gliedern:

- Änderungen in den *Organisationsstrukturen der Eisenbahnunternehmen* und
- in der weiteren *Marktöffnung*.

#### *Organisationsstruktur der Eisenbahnunternehmen*

Der Ausgangspunkt der Diskussion war ein sehr strikter Kommissionsentwurf, der eine institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Verkehrsbetrieb in der Form vorschrieb, dass es der ein und derselben natürlichen oder juristischen Person verboten sei, gleichzeitig über einen Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Kontrolle oder Einfluss auszuüben. Ist ein Mitgliedstaat Eigentümer sowohl des Infrastrukturbetreibers als auch des Eisenbahnverkehrsunternehmens, müsste die Aufsicht durch unterschiedliche, rechtlich voneinander getrennter Behörden erfolgen.

Wäre zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vorschrift (Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union) der Infrastrukturbetreiber in einer Holdingkonstruktion organisiert, könne diese Struktur unter Einhaltung einiger Bedingungen (so genannte „Chinese Walls“) aufrecht erhalten bleiben. Das bedeute aber im Umkehrschluss, dass Neugründungen von Unternehmen nach dem Inkrafttreten dieser Vorschrift keine integrierte Struktur mehr haben dürften und Unternehmen, die eine Umorganisation in eine Trennung der Bereiche vollzogen hätten, keine Rückkehr zur „alten“ Struktur mehr erlaubt wäre.

Die Richtlinie sieht ein derart striktes Regime nicht mehr vor und die Mitgliedstaaten haben weiterhin die Möglichkeit, zwischen Trennungsmodellen und integrierten Modellen (Holdingstrukturen) zu wählen. Allerdings sind dabei wesentliche Parameter einzuhalten, die v.a. während der Diskussion zu den integrierten Modellen unterschiedliche Bedenken hervorriefen<sup>40</sup>.

Konkret sind diese, demonstrativ dargestellt, folgende Parameter:

- Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers in der Form, dass keine der anderen rechtlichen Einheiten des integrierten Unternehmens einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich der wesentlichen Funktionen - Trassenmanagement und Benützungsentgeltmodalitäten - ausübt,
- Verbot der personellen Verflechtungen zwischen Vorstandmitgliedern des Infrastrukturbetreibers und Vorstandmitgliedern von Eisenbahnunternehmen, ebenso zwischen Aufsichtsratsmitgliedern dieser Organisationen sowie der Holding-Dachgesellschaft,
- Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung,
- Transparenz in der Finanzierung, d.h. die Einnahmen aus dem Betrieb der Infrastruktur inklusive der dazu zweckgebundenen öffentlichen Gelder, dürfen ausschließlich zur Finanzierung der eigenen Geschäftstätigkeit Verwendung finden,
- Transparente Verbuchung der Einnahmen und Ausgaben sowie Verbot der Quersubventionierung,
- Verpflichtende eigenständige Kapitalaufnahme und Verbot, dies über eine andere rechtlich Einheit des integrierten Unternehmens zu tätigen,
- Verbot der direkten und indirekten gegenseitigen Darlehensgewährung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen.

Die Richtlinie ermöglicht aber - wie schon die Richtlinie 2012/34/EU - kleineren Unternehmen, die regional tätig und nicht von strategisch europäischem Interesse sind, Ausnahmen von dieser Governance für deren Netze.

Diese Ausnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unternehmen, die ein eigenständiges örtliches und regionales Schienennetz für Personenverkehre betreiben, Netze, die ausschließlich der Durchführung von Personenverkehren im Stadt- und Vorortverkehr dienen sowie regionale Netze für regionale Güterverkehre eines einzigen Unternehmens und private Firmenbahnen (Anschlussbahnen) sind im Wesentlichen von sämtlichen Governance-Bestimmungen ausgenommen<sup>41</sup>.

- Etwas eingeschränktere Ausnahmen<sup>42</sup> gibt es für lokale Strecken mit schwachem Verkehrsaufkommen von höchstens 100 km, die für Güter- und Personenverkehre und zwar lediglich zwischen der Hauptstrecke und dem Abfahrtsort bzw. Bestimmungsort genutzt werden können. Diese Infrastrukturen dürfen aber nicht vom Hauptinfrastrukturbetreiber verwaltet werden.
- Außerdem gibt es für regionale Schienennetze mit schwachem Verkehrsaufkommen, die ebenfalls nicht vom Hauptinfrastrukturbetreiber verwaltet werden und für Güter- und Personenverkehre möglich sind, die aber nicht vom etablierten Eisenbahnunternehmen durchgeführt werden, ebenfalls entsprechende Ausnahmen<sup>43</sup>. Diese Ausnahme gilt solange, bis ein zweites Unternehmen Trassenzugang beantragt.

Darüber hinaus soll ein europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber durch permanente Zusammenarbeit entstehen sowie die Möglichkeit eines gemeinsamen Informations- und Durchgangsfahrscheinsystems.

#### *Markttöffnung für den nationalen Personenverkehr*

Ausgehend vom dritten Eisenbahnpaket, worin der Netzzugang für grenzüberschreitende Personenverkehre inklusive der Kabotage normiert wurde<sup>44</sup>, wird durch diese Richtlinie nunmehr der Markt für rein inländische Personenverkehre geöffnet.

Einschränkungen dieses Netzzuganges sind dann möglich, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge - also in Wesentlichen gemeinwirtschaftliche Leistungen - ist, sofern die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht des bzw. der betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. Dienstleistungsaufträge gefährden würde. Diese Beurteilung ist eine wesentliche Aufgabe der Regulierungsstellen<sup>45</sup>.

Eine weitere Beschränkung ist zu Gunsten von gemeinwirtschaftlichen Verkehren dann möglich, wenn die Vergabe (direkte oder Ausschreibung) vor dem 16. Juni 2015<sup>46</sup> oder im Wege der Ausschreibung bis zum 25. Dezember 2018<sup>47</sup> erfolgt ist.

Darüber hinaus dürfen Mitgliedsstaaten mit Außengrenzen den Netzzugang für Verkehre aus diesen Drittstaaten unter gewissen Bedingungen beschränken<sup>48</sup>.



Überdies sollen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten gewisse Vorrangrechte eingeräumt werden.

Schließlich wäre noch zu erwähnen, dass den Regulierungsstellen erweiterte Befugnisse zukommen. Demonstrativ seien hier Folgende erwähnt:

- Prüfungsbefugnis hinsichtlich der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von den sonstigen Unternehmen
- Prüfungsbefugnis hinsichtlich der Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers (Trassenmanagement und Benutzungsentgeltmodalitäten)
- Prüfung der Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung
- Prüfung der finanziellen Transparenz.

### 2.3.2 Public Service Obligation (PSO)<sup>49</sup>

Dieser Rechtsakt ändert die derzeit gültige Verordnung<sup>50</sup>. Der Zweck und der Anwendungsbereich ist weiterhin so definiert, dass die Bedingungen festgelegt werden, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn diese Behörden den Betreibern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.

Die Verordnung gilt nach wie vor für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn (inklusive Straßen- und U-Bahn) und mit Kraftfahrlinien (fakultativ auch für Schifffahrtssdienstleistungen).

Die neue Verordnung ändert v.a. die Bedingungen für die Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Das Prinzip ist weiterhin das wettbewerbliche Verfahren (Ausschreibungsprinzip) mit Ausnahmeregelungen für Direktvergaben.

Die Direktvergabe ist weiterhin möglich

- für sogenannte „In House-Betreiber“,<sup>51</sup>
- für Bus- und Schienendienstleistungen bis zu gewissen Schwellenwerten,<sup>52</sup>
- wenn diese aufgrund der jeweiligen strukturellen und geografischen Merkmale des Marktes und des betreffenden Netzes, und insbesondere der

Größe, Nachfragemerkmale, Netzkomplexität, technischen und geografischen Abgeschnitten- bzw. Abgeschiedenheit sowie der vom Auftrag abgedeckten Dienste gerechtfertigt ist und ein derartiger Auftrag zur Verbesserung der Qualität der Dienste oder der Kosteneffizienz oder beidem im Vergleich zu dem zuvor vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages führen würde,<sup>53</sup>

- wenn es sich nur um einen Betreiber handelt, der gleichzeitig die gesamte oder zumindest den größten Teil der Infrastruktur verwaltet, auf der diese Dienstleistung erbracht wird, wenn diese Infrastruktur von bestimmten Governance-Bestimmungen ausgenommen ist,<sup>54</sup>
- bei Vorliegen von Notmaßnahmen, wie bei Unterbrechungen des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation.

Neu sind auch die Bedingungen für die Ausstattung von Betreibern mit Rollmaterial, falls dieser kein Eigenes besitzt. Einem neuen Betreiber sollte jedenfalls diskriminierungsfreier Zugang zu Rollmaterial ermöglicht werden. Dazu prüft die Behörde, ob Maßnahmen dazu getroffen werden müssen, etwa ob es auf dem Markt entsprechende Möglichkeiten gibt (Rollmaterialanbieter, Leasing-Anbieter für Rollmaterial). Allerdings ist es keine Verpflichtung der Behörden. Es wird erst zu einer Verpflichtung, wenn die Behörden entscheiden, geeignete Maßnahmen<sup>55</sup> für die Zurverfügungstellung von Rollmaterial einzuleiten.

Während die Richtlinie zur Governance am 24. Dezember 2016 in Kraft getreten und bis 25. Dezember 2018 ins nationale Recht umzusetzen ist, gilt diese PSO-Verordnung direkt ohne Umsetzung wie nationales Recht.

Allerdings tritt diese Verordnung erst am 24. Dezember 2017 in Kraft und gewährt ab diesem Datum den Mitgliedstaaten für Direktvergaben noch eine sechsjährige Übergangsfrist für die endgültige Anwendung. Das bedeutet, dass bis 24. Dezember 2023 Direktvergaben für Schienenpersonenverkehrsdienste noch nach der derzeit geltenden Verordnung 1370/2007 möglich sind (Laufzeit zehn Jahre ohne Bedingungen). Ab 25. Dezember 2023 sind die Direktvergaben für Schienenpersonenverkehrsdienste nach dieser neuen Verordnung 2016/2338 zu tätigen (Laufzeit zehn Jahre mit den oben beschriebenen Leistungskriterien<sup>56</sup>).<sup>57</sup>

Unklar ist die Situation des Rechtsschutzes, nachdem die neue Sektorenrichtlinie<sup>58</sup> des allgemeinen Vergaberegimes die primären Verkehrs-

dienste U-Bahnen und Eisenbahnen nicht mehr regelt.

Die PSO-Verordnung war im Vergabebereich bisher eine *lex specialis* zur Sektorenrichtlinie 2004/17/EU und daher im Rechtsschutz diesem Regime unterworfen. Die PSO-Verordnung regelt nämlich nur rudimentär den Rechtsschutz, indem für Nachprüfverfahren (ob eine Vergabe auch eine gewisse Transparenz aufwies) Gerichte zuständig sein sollten.<sup>59</sup> In der Anwendung der Verordnung bzw. in der Umsetzung der Vergaberichtlinien in einem neuen Vergabegesetz sollten derartige Überlegungen einfließen.<sup>60</sup>

### 2.3.3 Kontennormalisierung der Eisenbahnunternehmen<sup>61</sup>

Diese Verordnung hebt die Verordnung aus dem Jahre 1969 auf. Diese gestattete den Mitgliedstaaten die Gewährung von Ausgleichszahlungen an 40 namentlich angeführte Eisenbahnunternehmen für Zahlungsverpflichtungen, die für Unternehmen anderer Verkehrsarten nicht galten. Die Tatbestände dieser Verordnung stellten praktisch Beihilfen da, die jedoch aufgrund dieser Normierung nicht mehr anmeldepflichtig waren.

Durch die seither erlassenen Regelungen in der Regulierung des Eisenbahnverkehrs sind derartige Bevorzugungen marktverzerrend und es wurde die Aufhebung, die mit 12. Jänner 2017 in Kraft getreten ist, beschlossen. Allerdings gilt der Anhang IV (Kategorie IV - Finanzierung von Eisenbahnkreuzungen) noch bis 31. Dezember 2017.

### 3. Resümee

Es ist davon auszugehen, dass mit diesem vierten Eisenbahnpaket der große Reformbedarf vorerst abgeschlossen sein dürfte, da in den nächsten Jahren die Kommission damit beschäftigt sein wird, die Umsetzungsmaßnahmen dieser Bestimmungen - auch noch jener der Richtlinie 2012/34/EU - in den Mitgliedstaaten zu prüfen.

Auch wird es erfahrungsgemäß zu vielen Auskunftsverfahren und einigen Vertragsverletzungsverfahren kommen, da sehr viele Bestimmungen in diesen Rechtsakten sehr auslegungsbedürftig sind.

Aufgrund des sehr komplexen Rechtsetzungsprozesses mit Europäischer Kommission, Rat und Europäischem Parlament sind diese Gesetze ein Kompromiss, sodass diese Verfahren nichts Ungewöhnliches darstellen.

Ob, wie als Frage im Titel dieses Artikels aufgeworfen, der einheitliche europäische Eisenbahnraum verwirklicht sein könnte, wird die Praxis in

den nächsten Jahren zeigen, wobei auch der Politik eine entscheidende Rolle zukommen wird.

### Literatur- und Quellenverzeichnis:

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 Weegeentgelten.
5. Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Abl.L75/1 v. 15.3.2001). Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (Abl. L75/26 v. 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 v. 15.3.2001).
6. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 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. L220/16 v. 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. L220/40 v. 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. L220/58 v. 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. L220/3 v. 22.6.2004).
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. L315 S. 51 v. 3.12.2007). Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des 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. L315 S. 44 v. 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 v. 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 v. 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 v. 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 v. 14.12.2012).
  11. Siehe dazu FN 2 - 5
  12. 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.
  13. COM(2013) 32 final vom 30.1.2013.
  14. COM(2013) 33 final vom 30.1.2013.
  15. COM(2013) 34 final vom 30.1.2013.
  16. Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union - Neufassung (Abl. Nr. L138 S. 44 vom 26.5.2016).
  17. Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit - Neufassung (Abl. Nr. L138 S. 102 vom 26.5.2016).
  18. Verordnung (EU) 2016/796 vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004.
  19. Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (Abl. Nr. L352 S. 1 v. 23.12.2016).
  20. Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (Abl. Nr. L354 S. 22 v. 23.12.2016).
  21. Verordnung (EU) 2016/2337 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen (Abl. NR. L345 S. 20 v. 23.12.2016).
  22. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Abl. Nr. L191 v. 18.7.2008, S. 1). Diese Richtlinie umfasst schon jene Richtlinien aus dem Jahre 1996 für Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme (RL 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996, Abl. Nr. L235 v. 17.9.1996, S. 6), für konventionelle Eisenbahnsysteme (RL 2001/16/EG des Europäischen Parlament und des Rates

- vom 19. 3.2001, Abl. Nr. L110 v. 20.4.2001, S. 1), beide geändert durch RL 2007/32/EG der Kommission (Abl. Nr. L141 v. 2.6.2007) sowie RL 2004/50/EG, die die Richtlinien über Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme und konventionelle Bahnsysteme „fusionierte“ (RL 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.4.2004, Abl. Nr. L164 vom 30.4.2004 S. 114, Berichtigung Abl. Nr. L220 v. 21.6.2004, S. 40).
23. Siehe FN 17.
24. Netze: Hochgeschwindigkeitsnetze für 250 km/h bzw. 200 km/h sowie angepasste Geschwindigkeiten, weiters konventionelle Strecken für den Personen- und Güterverkehr, gemischte konventionell Strecken, Personen- und Güterverkehrsknoten. Fahrzeuge: Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, Güterwagen sowie Spezialfahrzeuge.
25. Strukturelle Teilsysteme: Infrastruktur, Energie, streckenseitige und fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Fahrzeuge. Funktionelle Teilsysteme: Betriebsführung und Verkehrssteuerung, Instandhaltung, Telematikanwendung für Personen- und Güterverkehr.
26. Zu diesem Begriff entfachte sich während der Diskussionsphase im Rat und im Europäischen Parlament eine sehr hitzige Debatte, wie der englische Terminus „light rail“ am besten zu übersetzen wäre. Man einigte sich auf diese deutsche Übersetzung mit folgender Definition: „Ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kuppelbereich) aufweisen; Stadtbahnsysteme können eigene Wegrechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus.“
27. Anhang III der RL beschreibt die allgemeinen grundlegenden Anforderungen für alle Teilsysteme und die zusätzlich erforderlichen besonderen Anforderungen für bestimmte Teilsysteme. Die gemeinsamen Sicherheitsziel sind in Artikel 7 der Sicherheitsrichtlinie 2016/798 normiert und im Artikel 3 Ziffer 5 derselben definiert: „Mindestsicherheitsniveau, die das Gesamtniveau und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems der Union (wie das konventionell Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr verwendet werden) erreichen müssen.“
28. Siehe FN 18.
29. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der RL 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der RL 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („RL über die Eisenbahnsicherheit“, Abl. Nr. L164 v. 30.4.2004, S. 44). Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der RL 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („RL über die Eisenbahnsicherheit“) Abl. Nr. L345, S. 62 vom 23.12.2008.
30. Siehe FN 26.
31. Siehe FN 18.
32. Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“, Abl. Nr. L164 v. 30.4.2004, S. 1).
33. Diese Empfehlungen werden im Rahmen der Komitologie (Ausschussverfahren mit Vertretern der Mitgliedstaaten unter Vorsitz der Kommission) in einem entsprechenden Ausschuss diskutiert und als Rechtsakte der Kommission angenommen: RISC - Rail Interoperability and Safety Committee.
34. Artikel 21 der Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797.
35. Artikel 10 der Sicherheitsrichtlinie 2016/798.
36. Artikel 12 der Agenturverordnung 2016/796.
37. Nach derzeitigem Stand der Diskussion sollten bis zum Stichtag 16.6.2019 alle Anträge nach dem „alten“ Regime behandelt werden, d. h., dass die jeweiligen nationalen Behörden die ausschließliche Genehmigungskompetenz haben, weil zwar rechtlich nach Inkrafttreten eines europäischen Rechtsaktes keine gegenläufigen nationalen Regelungen mehr angewendet werden dürften, aber eine Direktwirkung einzelner Vorschriften aus Richtlinien erst nach Ablauf der Umsetzungsfrist abgeleitet werden darf.



38. Die Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur wurde in den Verhandlungen in dieser Kurzform deshalb so bezeichnet, weil im Wesentlichen in den Organisationsstrukturen der Unternehmen Änderungen vorgesehen sind.
39. Siehe FN 10.
40. Im Prinzip müssen diese „Chinese Walls“ auf beide Modellstrukturen angewendet werden, allerdings wirken diese bei den integrierten Strukturen stärker, da man sowohl im Rat als auch im Europäischen Parlament die Meinung vertrat, bei Anwendung derartiger Parameter würde sich die Sinnhaftigkeit eines integrierten Modells in Frage stellen.
41. Die Governance-Bestimmungen sind die angeführten obligatorischen Unabhängigkeitsregeln, die in den Artikeln 7, 7 a - d, 8, 13 sowie im Kapitel IV dieser neuen Richtlinie normiert sind.
42. Nur die Artikel 7, 7a - d und 8.
43. Nur die Artikel 7 und 7a -d.
44. Siehe FN 7.
45. Auf Basis der RL 2012/34/EU gemäß der Artikel 10/4 und 11/4 hat die Kommission im Wege der Komitologie bereits einen entsprechenden Durchführungsrechtsakt erlassen, worin für den grenzüberschreitenden Personenverkehr die genauen Prüfparameter für ein wirtschaftliches Gleichgewicht normiert sind: Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste (Abl. NR. L239 v. 12.8.2014, S. 1).
46. Dieses Datum war das Ende der Umsetzungsfrist für die RL 2012/34/EU.
47. Dieses Datum ist das Ende der Umsetzungsfrist dieser neuen Richtlinie.
48. Die Gegenseitigkeit des Netzzuganges ist nicht gegeben oder auf Grund unterschiedlicher Spurweiten könnten sich Wettbewerbsverzerrungen ergeben.
49. Siehe FN 20.
50. 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 Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ [ kurz geläufig als ‚PSO-Verordnung‘].
51. Eine zuständige örtliche Behörde erbringt selbst öffentliche Personenverkehrsdienste oder lässt diese von einer rechtlich getrennten Einheit erbringen, über die diese Behörde Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienstleitungen entspricht (Bus, Straßenbahn, U-Bahn- und Eisenbahndienste): Beispiel wäre das Wiener Modell.
52. Neuer Absatz 4 des Artikels 5.
53. Dieser neue Absatz 4a des Artikels 5 stellt jene Bestimmung dar, auf den sich Rat und Europäisches Parlament in sehr intensiven Verhandlungen einigten und den aufgehobenen Absatz 6 (Direktvergabe ohne Auflagen) ersetzen soll. Derzeit ist eine Direktvergabe für Schienenverkehrsdienste gemäß dieses Absatzes 6 noch ohne Berücksichtigung dieser Leistungskriterien bis theoretisch 24.12.2023 möglich.
54. Siehe FN 41.
55. Dieser neue Artikel 5a, der im Absatz 2 lit. a - d diese Maßnahmen normiert, war ebenfalls ein sehr kontrovers diskutierter Artikel während der Verhandlungen zu diesem Paket.
56. Siehe FN 53.
57. Es wäre der theoretische Fall möglich, dass man spätestens mit 24.12.2023 noch die Möglichkeit hätte, eine Direktvergabe ohne Bedingungen zu tätigen, sodass erst ab 25.12.2023 das neue Direktvergaberegime gelten würde.
58. Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich des Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (Abl. Nr. L94 v. 28.3.2014, S. 243).
59. Artikel 5 Abs. 7 dritter Unterabsatz.
60. Ein entsprechender Vergabegesetzentwurf wird derzeit durch das Bundeskanzleramt vorbereitet.
61. Siehe FN 21.



# Transport Policy in the Republic of Macedonia and Migrant Crises

Verica DANCHEVSKA, Ile CVETANOVSKI, Dejan DANCHEVSKI

## 1. Introduction

Transport, in its theoretical and practical aspects, is one of the basic factors of economy in every country. Furthermore, the effective economic growth and development, mostly depends on traffic policy and total development of the traffic.

Traffic policy in the Republic of Macedonia, as well as in the other transitional countries, is not sufficiently given enough attention, nor is practically applied all relevant factors which influence on the development of the traffic and transport. On account of the positive influence which the developed transport system can hold the economy of one country, it is necessary to research the role of the traffic policy in the Republic of Macedonia and its economy.

The existence of the economy market inevitably follows the development of the traffic system. The necessity to include the Republic of Macedonia in the European traffic flows, as well as its interest to associate with the European Union is imperative which is set for the Government of the Republic of Macedonia and its citizens. The advanced inter correlation in the economy with the linearization of the goods and services flow, as well as creating conditions for capital flow, should follow with a previous consistent traffic policy. In spite of developed traffic policy, as well as for better organization of the traffic system, it is possible to increase current flow and to create a new market flows, which could have an effect on the export –import balance.

This was forecast for traffic policy model, but some changes are happened in Macedonia. Their influence has direct or indirect implications in the traffic and transport area.

By setting up a traffic policy model, a base for further transport system development is given which should bind national traffic flows to European traffic flows

## 2. Transport policy to date

Macedonian transport policy has been formed over a long history. The transport policies of the

Turkey Empire, the Kingdom of Yugoslavia after the First World War and Socialist Yugoslavia after the Second World War, have left behind more negative than positive consequences. After the long historical period and then Independence, key strategically tasks for Macedonian transport policy remain and are as follows:

- Quality transport links of Eastern and Western Macedonia.
- Quality transport links among Macedonia and its neighbors - Greece, Albania and Serbia.
- Improvement of transport links between Macedonia and European Countries.
- Intensive inclusion of Macedonia in international rail transport system.
- Intensive inclusion of Macedonia in international air transport system.
- Intensive inclusion of Macedonia in international interposal transport system.



Map 1: The Republic of Macedonia (Reource: <http://www.factmonster.com/atlas/country/macedonia.html>)

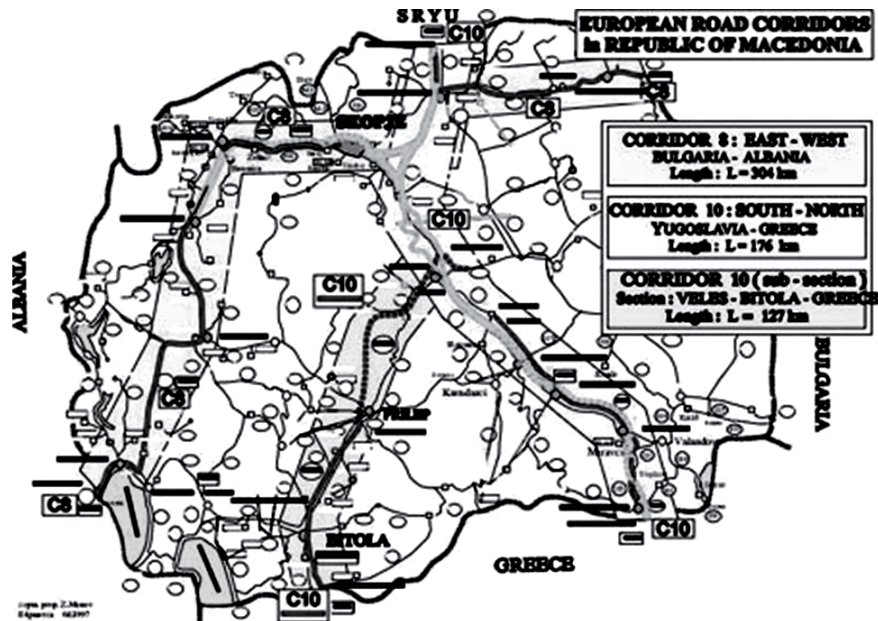
Only after Independence (8th September 1991), was Macedonia able to formulate and apply transport strategies and policies. From Independence till today is too short a period to remedy all the negative inherited consequences which are present in the Macedonian transport network. Transition and the relatively short period of independence, have even more so reduced the economic means needed to radical changes in the development of transport.

However, the emphasis of transport policy has been put on investing in new transport infrastructure (the construction of highways and motorways), and on the development of the rail and air transport systems. Less attention has been given to the maintenance, reconstruction and modernization of the transport system. Equally neglected is an orientation towards modern organization and quality business operations and removing imbalances between particular sectors of transport. Rail and air transport are seriously underdeveloped in relation to road transport.

Current transport policy attempts to remedy the weaknesses in transport policy prior to Independence. It is aimed at the development of a transverse transport network, especially Pan – European corridors.

### 3. Fundamental Strategies of Macedonian Transport Policy

Fundamental strategies of Macedonian transport policy emerge from official documents, laws and regulations passed by the Macedonian Parliament and Government. The document, which is of particular importance, is the document on Proposal National Strategy for integration on Republic of Macedonia in EU. The starting point for transport policy is based is Macedonia's interests in appropriately evaluating are most important transport routes. Of special importance are: Pan – European corridors VIII and X across Macedonia, then geopolitical changes in the Macedonian geographical environment, structural changes to the Macedonian economy related to transport and the application of modern technology and ecological standards to transport.



Map 2: European Road Corridors in Republic of Macedonia (Recourse: <http://www.roads.org.mk/cor-e2.htm>)

Macedonia's developmental transport policy is based on the following strategic goals:

- Evaluation of Macedonia's geographical transport position within the European main transport corridor network.
- Appropriate development of transport infrastructure and transport operations to include the Macedonian economy in international processes and economic development.
- Creating opportunities for direct foreign investment and international financing for infrastructure development programmes.
- Developing integrated transport.
- Constantly raising the level of safety within transport activities.
- Balancing transport development with protection of the environment.
- Restructuring large state – owned transport companies thereby providing them with market oriented approach.
- Regulating relations in administration, construction, and use of transport infrastructure, in particular that which is public property.

The functioning of the Macedonian transport system places the above mentioned goals in an international context, which assumes a strict application of the rules and norms from international conventions signed by Macedonia. Equally, the implementation of transport development is focused on minimizing total construction and usage costs of the transport system.



Taking into account transport strategy and developmental policy, which are gradually implemented by the measures and instruments arising from current transport policy, and other supporting policies and the necessity of coming into line with the European model of transport, the following framework of Macedonian transport policy is proposed:

- Focusing on the integration of the Macedonian transport system into the European. This means the formation of the integrated transport network based on the principles of intermodality and subsidiarity, especially in main transport routes, that is, international European corridors.
- Balancing the development of transport sectors, with the emphasis on appropriate price policies and an increase in transport system efficiency.
- Strengthening domestic and international dimensions of the transport market, with an emphasis on attracting international carriers.
- Restructuring the transport system: (a) restructuring national transport companies, (b) privatising carriers and the management of routes, (c) separating transport management, carriers and route management, (d) increasing transport competitiveness in a free transport market, (e) creating conditions for the commercial management of infrastructure.
- Focused management of transport routes, with an emphasis on complementary and regulatory transport policy, and consistent intersector cooperation in formulating regional, investment, fiscal and social policy, taking into account social issues in transport policy.
- Harmonising transport laws, regulations, norms and standards with those of the EU.
- Compensating for the negative consequences privatisation, deregulation and liberalisation of the transport market.
- Removing or reducing the damaging consequences of transport on the environment with the emphasis on programmes that stimulate ecologically acceptable modes of transport, for example, rail, air, public and combined transport.
- Continuous formulation and application of programmes that increase transport safety.
- Efficiently satisfying individual transport needs focusing on sustainable mobility especially in populated urban areas.

- Unifying all transport authority within the Ministry of transport and regulating this by law.
- Formation of a multidisciplinary body in charge of transport policy, planning and management, and which is regulated by law.

#### 4. Migrants crisis in Republic of Macedonia

Macedonia is in danger of its demographics changing due to the refugee crisis, because the main direction of immigrants is across Macedonia.

Macedonia in all past crises underwent a change in her demographic structure and that this could be the case now, he pointed out that very little has been done to analyse the problem, however it may be key to the long-term prospects of the country.

The number of people remaining in Macedonia and its neighboring countries is unknown. General opinion is that many have already decided to remain here, unfortunately no record or evidence is being kept. What's even more dangerous is that they are part of specific networks active in Syria, Afghanistan and Iraq and they probably come here with a specific purpose",

Macedonia is in an unenviable situation and literally can not do anything to prevent the penetration of migrants flooding into the Balkans. It has a small population and 1,000 new arrivals daily are far too many.

The number of migrants who remain in the Balkans will increase by the closure of borders by EU countries. The pressure will increase on put a strain on the security structures in the country despite major efforts invested, we do not have the capacity to cope with the large influx of migrants coming in from the south.

Macedonian authorities have decided to close the border with Greece at the border crossing point. Thus protected our country from the entry of illegal migrants.

All this had a very large impact on traffic and transport in the country. Transport policy opened a new chapter in its history.

#### 5. Conclusions

EU legislation in transport and transport policy is focused on improving the function of the internal transport market. In this sense, efficient and ecologically acceptable transport services in road, rail and air transport are promoted. EU transport standards also comprise: liberalization of the market, technical safety and social regulations and norms in the context of a unified Euro-

pean transport market. Equally, Stabilization and Association Agreement between the EU and the Republic of Macedonia contains regulations on: infrastructure development, railways, combined transport, easier access to the transport market, simplifying transit procedures, and the application of technical, ecological and social norms in land transport.

From the above – mentioned point of view, a practical and institutionalized Macedonian transport policy is contained in the laws and documents of the Macedonian Parliament, government and other central and decentralized government institutions, and is in extenso complemented by fundamental EU strategies and demands. Macedonia has started and is in the process of making its transport policies compatible with those of the European Union. However, the European Commission findings show what enormous efforts Macedonia must still make pre- and post - entry to the EU. This also applies to transport infrastructure, which has sufficient capacity, but for the most part, is in average to poor condition. The Commission findings point to increased efforts needed in the administration of the transport system, with an emphasis on road, rail and air transport so that the structure of the transport system comes more into line that of the EU.

Macedonian authorities have decided to close the border with Greece at the border crossing point. Thus protected our country from the entry of illegal migrants.

All this had a very large impact on traffic and transport in the country. Transport policy opened a new chapter in its history.

#### **Literature:**

1. Padjen, J.: Prometna politika, Informator, Ekonomski institut, Zagreb, 1996.
2. European Commission: White paper European transport policy for 2020: Time to Decide.
3. Dančevska, V.: Traffic policy in a function of sustainable development in the economy of the Republic of Macedonia - in Macedonian., Doctoral Thesis, Faculty of Technical Sciences – Bitola, 2005
4. <http://www.factmonster.com/atlas/country/macedonia.html>
5. <http://www.roads.org.mk/cor-e2.htm>
6. <http://meta.mk/en/gotsevski-migrantskata-kri-za-mozhe-da-ja-promeni-demografskata-slika-na-makedonija/>

## Hafen Hamburg – Der größte Eisenbahnhafens Europas und Österreichs Tor zur Welt

Der Leiter der Repräsentanz Wien des Hafens Hamburg, **Ehrensator (FH) Alexander Till**, sprach zum obigen Thema am 1. März 2017 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Gleich einleitend wurde erwähnt, dass die Repräsentanz Wien des Hafens Hamburg, heute zuständig für Österreich, Tschechien, die Slowakei und Ungarn, die älteste Repräsentanz des Hafens Hamburg überhaupt ist und erst nach Bewährung entsprechend dem Muster in Österreich wurden Repräsentanzen im deutschen Inland und an für Hamburg wichtigen Punkten der Welt eingerichtet. Heute gibt es 14 Repräsentanzen des Hafens, die wiederum dem Verein „Hafen Hamburg Marketing“ zugehörig sind. Dieser Verein hat rd. 280 Unternehmen aus 15 Branchen als Mitglieder und er betreibt im Interesse des Hamburger Hafens ein Netzwerk, das über 30.000 Branchenkontakte pro Jahr bietet, unter anderem gestützt auf 110 Veranstaltungen.

Herr Till benützte den Vortrag, um einen generellen Überblick über die Entwicklung der Seewirtschaft zu geben, eingebettet in die rasante Entwicklung der Weltwirtschaft, aber auch in die enormen Sprünge in der Entwicklung der wirtschaftlichen Strukturen überhaupt. Besonders gilt dies für die zunehmende Bedeutung von E-Commerce und das Vordringen der Digitalisierung in praktisch alle Bereiche der Realwirtschaft. All das hat unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung.

Am Beispiel des Containerverkehrs sind Entwicklungssprünge besonders deutlich abzulesen. Stieg der Containerverkehr dem Volumen nach in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts noch jährlich um etwa 10 %, so brachte die Finanzkrise 2008/2009 einen Einbruch mit dem nachfolgenden Volumenwachstum von nur mehr etwa 1 % pro Jahr. Die Umschlagzahlen in den Häfen aber stiegen weltweit im alten Tempo weiter, wie die nachstehende Tabelle zeigt:

1990	88 Mill. TEU
1995	145 Mill. TEU
2000	236 Mill. TEU
2005	398 Mill. TEU
2010	550 Mill. TEU
2015	714 Mill. TEU
2018 (Prognose)	850 Mill. TEU

Tabelle 1: Weltweiter Containerumschlag in Millionen TEU

Der Grund für diese Diskrepanz zwischen einem nun nur langsam wachsenden Transportvolumen, gemessen in Containern, und den weiter stark steigenden Umschlagzahlen der Häfen liegt bei den weiter stark steigenden Schiffsgrößen. Um das Jahr 2000 fassten große Containerschiffe des Weltverkehrs 8.000 TEU, hatten eine Länge von 315 m, eine Breite von 43 m und einen Tiefgang von 14,5 m. 10 Jahre später war die Kapazität großer Containerschiffe auf 14.000 TEU gestiegen mit einer Länge von 366 m, der Breite von 51 m und einem Tiefgang von 15,5 m. Die jetzigen großen Containerschiffe des Baujahres 2017 fassen 20.000 TEU, besitzen eine Länge von 400 m, eine Breite von 59 m und benötigen einen Tiefgang von 16 m. Diese großen Schiffe waren noch bestellt worden unter dem Eindruck der stark wachsenden Mengen des Weltverkehrs früherer Jahre. Sie sind auch die Folge der Konzentration des interkontinentalen Seeverkehrs auf immer weniger Reedereien, die wiederum operativ zu Allianzen zusammengeschlossen sind und zwar besonders am Gebiet des Containerverkehrs. Heute dominieren 3 Allianzen das Geschehen in diesem Verkehr. Der Druck auf die Frachtraten entsteht durch diese großen Schiffe mit den daraus resultierenden Überkapazitäten, wird aber durch die Kostendegression aus der Größe heraus doch irgendwie verkraftbar. Auch versucht man zu sparen durch eine Koordination der Schiffsumläufe und Fahrpläne innerhalb der Allianzen. Treibstoff wird gespart durch eine inzwischen generell langsamere Fahrweise (slow steaming), so dass die Regelgeschwindigkeit dieser Schiffe inzwischen von 24 Knoten auf 17 Knoten herabgesetzt erscheint. Eine Folge der Schiffsgröße ist auch, dass die in der Fahrt über große Distanzen eingesetzten Riesenschiffe immer weniger Häfen anlaufen können, weil diese für solche großen Einheiten nicht mehr zugänglich sind, besonders was den Tiefgang angeht. Auch die Kailängen werden unzulänglich und vor allem die Reichweiten der Containerbrücken über die Schiffsbreite passen oft nicht mehr.

Schließlich kostet eine Containerbrücke, die 24 Containerreihen überspannt, 10 Mill. € und wenn sieben Brücken gleichzeitig ein Riesenschiff bearbeiten, ist eine Investition von 70 Mill. € im Einsatz. So können diese in der Langdistanzfahrt zwar kostengünstigen Riesenschiffe immer weniger Häfen anlaufen und die Container müssen regional mit kleineren Einheiten zur jeweiligen Endbestimmung gebracht werden, wodurch die Umschlagzahlen bei gleichem Transportvolumen aufgebläht werden. Das große Land Indonesien mit seinen langen Küsten ist beispielsweise im Interkontinentalverkehr per Container nur mehr über Singapur im Transshipment erreichbar! In Ostasien entsteht dadurch ein innerregionaler Containerverkehr von (zusätzlich) 60 Mill. TEU jährlich, die entsprechende Zahl in Europa beläuft sich auf 10 Mill. TEU.

auf 8,9 Mill. TEU bei einem Gesamtumschlag im Überseeverkehr von 138 Mill. t. Besonders signifikant ist im Sinne der vorher geschilderten Entwicklung die Tatsache, dass im Vergleich 2016 mit 2015 in Hamburg das Verkehrsvolumen mit Containerschiffen von 10.000 bis 14.000 TEU Ladevermögen um 10,3% abgenommen hat, während das Verkehrsvolumen mit Schiffen zwischen 14.000 und 19.000 TEU in bloß diesem einen Jahr um 60% gewachsen ist. Vor diesem Hintergrund versteht man, dass Hamburg gekämpft hat um die Bewilligung zur Eintiefung der Unterelbe als Zugang dieser Großschiffe zum Hamburger Hafen. Ein Höchstgerichtliches Urteil hat den Weg frei gemacht für die geplante Eintiefung der Unterelbe und die Interessen des Hafens und des Wirtschaftsstandortes Hamburg höher eingestuft als die entgegenstehenden Gründe des Um-

Rang	Hafen	Land	Umschlag 2015	Veränderung zu 2014	Umweltschutzes. Dieses Urteil kontrastiert drastisch zum negativen Urteil des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes in der Sache der 3. Landepiste des Flughafens Wien bei absolut gleicher Rechtslage hinsichtlich des Umweltschutzes, weil Deutschland und Österreich in gleicher Weise Signatare des Pariser Klimaschutz – Abkommens sind.
1	Shanghai	VR China	36,54 Mill. TEU	+ 3,6 %	Die Seehafen Infrastruktur in Hamburg muss ebenso Schritt halten mit der zunehmenden Schiffsgröße. Die 4 großen Containerterminals im Hafen Hamburg sind gerüstet für die so rasant gewachsenen Schiffsgrößen:
2	Singapur	Singapur	30,92 Mill. TEU	- 8,7 %	
3	Shenzhen	VR China	24,20 Mill. TEU	+ 0,7 %	
4	Ningbo-Zhoushan	VR China	20,63 Mill. TEU	+ 6,0 %	
5	Hongkong	VR China	20,11 Mill. TEU	- 9,5 %	
6	Busan	Südkorea	19,43 Mill. TEU	+ 4,0 %	
7	Guangzhou	VR China	17,57 Mill. TEU	+ 5,7 %	
8	Qingdao	VR China	17,51 Mill. TEU	+ 5,3 %	
9	Dubai	Ver. Arab. Emirate	15,59 Mill. TEU	+ 6,0 %	
10	Tianjin	VR China	14,50 Mill. TEU	+ 3,2 %	
11	Rotterdam	Niederlande	12,23 Mill. TEU	- 0,5 %	
12	Port Kelang	Malaysia	11,89 Mill. TEU	+ 9,0 %	
13	Kaoshiung	Taiwan	10,26 Mill. TEU	- 3,1 %	
14	Antwerpen	Belgien	9,65 Mill. TEU	+ 7,5 %	
15	Dalian	VR China	9,30 Mill. TEU	- 8,2 %	
16	Xiamen	VR China	9,18 Mill. TEU	+ 7,1 %	
17	Tanjung Pelepas	Malaysia	9,17 Mill. TEU	+ 8,0 %	
18	<b>Hamburg</b>	Deutschland	8,82 Mill. TEU	- 9,3 %	
19	Los Angeles	USA	8,16 Mill. TEU	- 2,3 %	
20	Long Beach	USA	7,19 Mill. TEU	+ 5,4 %	
Summe der 20 Häfen:			312,85 Mill. TEU		

Tabelle 2: Die 20 größten Containerhäfen 2015 in Millionen TEU

Durch diese Entwicklung des Weltverkehrs, aber auch der Schiffsgrößen und Zugangsverhältnisse der einzelnen Häfen ergibt sich gegenwärtig die Rangfolge der Welt – Containerhäfen in der folgenden Weise.

Terminal	Betreiber	Kailänge	Tiefgang	Schiffsgröße	Schiffslänge
Burchardkai	HHLA	2.850 m	15,30 m	20.000 TEU	400 m
Waltershof	Eurogate	2.080 m	15,30 m	19.000 TEU	400 m
Tollerort	HHLA	1.205 m	15,20 m	20.000 TEU	400 m
Altenwerder	HHLA	1.400 m	15,20 m	14.000 TEU	370 m

Die Aufstellung zeigt deutlich die Dominanz der chinesischen Häfen mit mehr als der Hälfte des Umschlags dieser 20 größten Containerhäfen, was die Exportstärke Chinas unterstreicht. Ebenso wird deutlich die Transitfunktion von Singapur, der beiden malaysischen Häfen und von Dubai. Die Veränderung der Umschlagszahlen gegenüber 2014 ist ebenso bemerkenswert, was auf die starken und dynamischen Kräfte hinweist, welche hier wirksam sind.

Hamburg selber hat im Folgejahr 2016 beim Containerverkehr um 1% gegenüber 2015 zugelegt

Die Containerbrücken dieser Terminals können eine Schiffsbreite von 23 bzw. 24 Containerreihen bearbeiten. Die Schiffsgröße im Terminal Altenwerder der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA) wird auf 14.000 TEU nicht durch den Tiefgang, sondern durch die Unterfahrhöhe der Brücke über den Köhlbrand, einem Zugangsarm im Hafengebiet von der Süderelbe weg, beschränkt. An eine Hebung dieser Brücke wird gedacht. Ganz wesentlich innerhalb der Containerterminals ist auch die Art der Flächennutzung im Zusammenhang mit der Bewe-



gung der Container im Terminal. Traditionell werden die Container von der Umschlagbrücke am Schiffskai weg durch Straddle Carrier zum definitiven Abstellplatz am Hafengelände gebracht. Straddle Carrier sind Container – Beförderer, die auch ganze Containerreihen längsseits maximal drei Container hoch überfahren können, wozu sie aber zwischen den Reihen Platz für die Räder brauchen. Zur Erhöhung der Flächeneffizienz geht man nun dazu über, schienengeführte Bockkräne (rail mounted gantry cranes) zur Bedienung der Abstellflächen vorzusehen, welche Blöcke von mehreren Containerreihen ohne Zwischenraum und 5 Container hoch bestreichen können. Diese Kräne können auch automatisiert arbeiten, so dass die Arbeitsgeschwindigkeit zunimmt und vor allem die Flächenausnutzung ganz bedeutend steigt. All das erhöht die Leistungsfähigkeit eines Terminals und ist auch im Zusammenhang mit der Bearbeitung der größeren Schiffe notwendig. Letztlich ist der Vorgang des Ladens und Löschens direkt am Schiff ebenso der Automatisierung zugänglich und das ganze Geschehen am Terminal mit den ineinander greifenden Aktivitäten nur mehr digitalisiert abzuwickeln.

Die so rasch gestiegenen Schiffsgrößen im Containerverkehr stellen auch ganz neue Anforderungen an den Hinterlandsverkehr. In Hamburg werden bei der umschlagmäßigen Behandlung eines Schiffes von 19.000 TEU Ladekapazität rund 13.000 TEU über die Kaikante bewegt. Diese Menge löst in der Zu- und Abfuhr vom und nach dem Hinterland im Schnitt folgende Transportbewegungen aus:

13.000 TEU =	2.921 LKW mit	4.674 TEU
	45 Ganzzüge mit	3.362 TEU
	2 Binnenschiffe mit	164 TEU
		<u>8.200 TEU</u>
	Transshipment per See	4.800 TEU
	Gesamttransport zum/vom Terminal	13.000 TEU

Neben den Mengen ist noch das Tempo dieser Transportbewegungen zu beachten, denn wegen der beschränkten Abstellflächen im Hafen muss der Weitertransport bzw. der Zulauf vor dem Umschlag recht zügig erfolgen. Alle Bewegungen werden bereits vor dem Hafenbereich im Hinterland elektronisch erfasst und danach über den Terminal digitalisiert gelenkt. Besonders LKW dürfen in den Hafenbereich überhaupt nicht mehr ohne elektronische Erfassung einfahren. Hamburg als Großstadt und potenter Industriestandort ist selbst auch bedeutender Quell- und Zielort im Containerverkehr, wofür klarerweise der LKW als Transportart bei der Zustellung dominant ist. Die Eisenbahn ist wegen ihrer kapazitiven Stärke in diesem Spiel am Containerterminal besonders wichtig. So werden Eisenbahnzüge teils bereits in einem Zug ab Schiff beladen, wodurch die Abstellflächen am Terminal entlastet werden.

Hamburg ist schon in der historischen Entwicklung immer ein Eisenbahnhafen gewesen und es beansprucht den Rang als größter Eisenbahnhafen Europas. Im Kombinierten Verkehr weist Hamburg wöchentlich 1.100 Zugverbindungen auf. Zum Vergleich: Rotterdam hat 500 wöchentliche Zugverbindungen, Antwerpen und Bremen je 300 wöchentliche Zugverbindungen im Kombinierten Verkehr, der in diesen Fällen vom Seehafen – Containerverkehr bestimmt wird. Die genannten Häfen weisen für 2015 die folgenden Zahlen im Containerverkehr per Bahn auf:

Hamburg	2.304.000 TEU
Bremen u Bremerhaven	1.078.000 TEU
Rotterdam	884.000 TEU
Antwerpen	416.000 TEU

Die Stadt Hamburg betreibt auch eine eigene Hafenbahn mit einer Gleisstrecke von 300 km, mit 807 Weichen und 80 Ladestellen und einer täglichen Bewegung von mehr als 5.000 Waggons. Auf der Hafenbahn waren 2015 120 Eisenbahn – Unternehmen mit ihren Zügen tätig. Die wöchentlichen Zugverbindungen im Containerverkehr von und nach dem Hafen Hamburg im Jahr 2016 waren:

Nach und von Deutschland	1.187 Züge
Nach und von Österreich	254 Züge
Tschechien	183 Züge
Polen	69 Züge
Slowakei	45 Züge
Frankreich	42 Züge
Italien	38 Züge
Ungarn	33 Züge
Schweiz	19 Züge
Dänemark	10 Züge
Türkei	8 Züge
Weißrussland	6 Züge

Der Containerverkehr von Österreich mit Hamburg wird praktisch zur Gänze per Bahn abgewickelt.

Nicht den Hafenverkehr in Hamburg betreffen die zwölf Zugverbindungen nach und von China über Sibirien, welche in Konkurrenz zum Seeverkehr bestehen und die, wie man versichert, den Ostasienverkehr über See kaum tangieren.

Der intensive Hinterlandverkehr per Bahn, den der Hafen Hamburg betreffend, hat die Nord / Süd – Hauptzulaufstrecke, die zwischen Hannover und Würzburg viergleisig zur Verfügung steht, bereits kapazitiv sehr beansprucht, so dass Ersatzstrecken, die etwas östlich davon verlaufen und das Gebiet der ehemaligen DDR berühren, nun hochgerüstet werden. Ein so genannter „Ostkorridor“ verläuft von Hamburg über Lüneburg-Ülzen-Stendal-Magdeburg-Halle-Leipzig-Reichenbach-Hof-Marktredwitz-Weiden nach Regensburg und ist auch besonders für Österreich relevant. Zwischen Hof und Regensburg

fehlt noch die Elektrifizierung, die nun nachgeholt wird. Die sehr im Containerverkehr engagierte Eisenbahn-Unternehmung „Metrans“, ein Tochterunternehmen der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA), betreibt Zulaufverbindungen noch weiter im Osten über Tschechien und den dort befindlichen firmeneigenen Terminal in Böhmisch Trübau (Ceska Trebova) mit Zulaufverbindungen aus der Slowakei (Dunajvski Streda) und Ungarn. Metrans hat auch einen Stützpunkt im Hafen Krems und eine Zugverbindung von dort nach Böhmisch Trübau und weiter nach Hamburg. Tschechien und die Slowakei haben ein Containeraufkommen im Hafen Hamburg von zusammen rd. 400.000 TEU im Jahr 2015, die Vergleichsziffer für Österreich sind rd. 300.000 TEU.

Der gesamte österreichische Überseeverkehr per Container beläuft sich auf rd. 600.000 TEU pro Jahr und weist eine Stärke im Export auf, was auch bedeutet, dass die Reedereien einen Zulaufbedarf an Leercontainern nach Österreich haben. Der Hafen Hamburg wickelt mit jährlich rd. 300.000 TEU etwa 50 % des österreichischen Containerverkehrs mit Übersee ab. Besonders stark ist dabei die Exportrichtung, wobei die hohe Frequenz der Überseeverbindungen via Hamburg und die Möglichkeit direkter Schiffsverbindungen nach praktisch allen Ecken der Welt eine wichtige Rolle spielen. Insofern ist der Hafen Hamburg tatsächlich Österreichs Tor zur Welt. Gestützt wird die besonders im Export wichtige Expertise im Überseeverkehr auch durch die Tatsache, dass von den 15 größten Reedereien der Welt allein 12 eine direkte Vertretung in Österreich unterhalten und damit die nötige Service – Dichte bieten. Der österreichische Überseeverkehr mittels Container nützt auch intensiv die Dienste von Speditionen. Es dürfte gleichsam ein Unikum sein, dass der österreichische Überseeverkehr per Container zu rd. 90 % unter Mitwirkung von Speditionen abläuft. In Tschechien und Süddeutschland liegt die Beteiligung von Spediteuren bei 70 %, in Ungarn bei 50 % und in West- und Norddeutschland drängt das direkte Wirken der Reedereien die Spedition auf etwa 40 % Beteiligung an diesem Geschäft zurück.

Im Containerverkehr ist nicht nur die technische Ausstattung der Seehäfen wichtig, sondern als Gegenstück sind leistungsfähige Terminals im Binnenland nötig. In dieser Beziehung kann Österreich auf eine günstige Ausrüstung verweisen und zwar nicht nur allgemein kapazitiv, sondern

auch in der Streuung über das lang gestreckte Staatsgebiet.

#### Umschlagskapazitäten der Terminals in Österreich

<b>Standort</b>	<b>Ist – Kapazität in TEU</b>	<b>Ausbauabsicht in TEU</b>
Hafen Wien	800.000	1.500.000
Hafen Enns	300.000	600.000
Hafen Linz	350.000	500.000
Metrans Danubia Krems	80.000	250.000
Containerterminal Salzburg	250.000	300.000
ÖBB Infra Villach	100.000	100.000
ÖBB Infra Wolfurt	100.000	190.000
ÖBB Infra Wels	235.000	380.000
ÖBB Infra Wien Inzersdorf	210.000	420.000
ÖBB Infra St. Michael	40.000	40.000
Cargo Center Graz	200.000	400.000
Hafen Ybbs	11.000	11.000
<b>Summe:</b>	<b>2.676.000</b>	<b>4.691.000</b>

Tabelle 3: Umschlagskapazitäten der Terminals in Österreich

Die angegebenen Kapazitäten betreffen nicht bloß ISO-Container, sondern ebenso Wechsellaufbauten und kranbare Sattelaufleger. Die genannten Terminals dienen ebenso dem kontinentalen Verkehr, nicht nur dem Verkehr mit Übersee. Es ist jedoch ersichtlich, dass für die österreichische Wirtschaft ausreichend Terminalkapazität vorhanden ist im Kombinierten Verkehr quer über das ganze Bundesgebiet (wobei Angaben zum Terminal der ÖBB in Wörgl fehlen) und dass darüber hinaus noch erhebliche Ausbauabsichten bestehen.

Abschließend betrachtete Herr Till in seinem Vortrag noch das Konkurrenzverhältnis der Häfen an der Nordsee und an der Adria im Bezug auf Österreich und auch hier fokussiert auf den hochwertigen Verkehr in Containern. Im Containerverkehr mit Hamburg wird 98 % der Containeranzahl per Bahn befördert, was an der hohen Zugfrequenz und der sehr guten Zugauslastung über die flachen Bahnstrecken liegt, welche den Nachteil der längeren Strecke aufwiegen. Die Nordhäfen punkten mit ihrer hohen Schiffsfrequenz, den vielen Direktverbindungen rund um die Welt, ihrem hohen Organisationsgrad und ihrer guten Expertise auf vielen Gebieten. Selbst eine längere Seestrecke, etwa nach Ostasien im Export bringt keinen Zeitnachteil gegenüber der Adria, wenngleich sich ein solcher beim Import auf dieser Strecke ergibt. Der Containertransport für die österreichische Kundschaft über Koper ist im Wachsen und hat sich von 2012 mit 90.000 TEU bis 2015 auf rd.180.000 TEU verdoppelt. Dies liegt auch an den Reedereien, die vermehrt auch die Adria in ihre Überseedienste einbauen und die freien Kapazitäten der Südhäfen schätzen lernen, was langsam auch Triest zu nützen beginnt. Allerdings ist der Bahnverkehr mit Koper durch die unzureichende Bahnanbindung (steil, kapazitiv beschränkt) sehr behindert.

dert und die an sich guten Bahnstrecken nach Triest werden wenig intensiv genutzt. Die Südhäfen werden zunehmend im Containerverkehr zu LKW-Destinationen. Wenn die Wirtschaft im Sinne der Klimaproblematik verhalten wird eine geringe CO<sub>2</sub>-Belastung vorzuziehen, entsteht damit ein zunehmender Nachteil für die Südhäfen. Allerdings beginnen die Reedereien, welche die Südhäfen bedienen und die auch im Norden tätig sind, die Auslastung ihrer Schiffe im Süden durch Sonderrabatte auf die Seefracht zu stützen, was nicht ohne jeden Einfluss sein wird. In der Umschlagkapazität der Häfen im Norden für den Containerverkehr ist kein Engpass in Sicht, weil diese Häfen (Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Le Havre) für 2020 eine Umschlagkapazität für 80 Mill. TEU pro Jahr vorsehen, während die Südhäfen (Koper, Rijeka, Triest und Venedig) 5,5 Mill. TEU Umschlagkapazität vorweisen können.

Eine interessierte Diskussion beschloss den Vortragsabend mit einem Schwerpunkt auf die digital gestützte Abwicklung des gesamten Überseeverkehrs unter Einschluss der Zollabwicklung und diverser und relativ neuer Sicherheitsvorkehrungen, bevor der Vortragende herzlich bedankt wurde.

Dr. Karl Frohner

### **Stimulating the Demand for Sustainable Rail Infrastructure**

Gemeinsam mit dem Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) und den European Rail Infrastructure Managers (EIM) veranstaltete die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft am 25. Mai 2016 in Brüssel ein exklusives Seminar, das sich mit dem neuen Bestbieterprinzip im Bereich der Schieneninfra-

struktur beschäftigte. Nach der Eröffnung durch Philippe CITROEN, Generaldirektor der UNIFE, Monika HEIMING, Direktorin der EIM und Rainer WENTY als Vertreter der ÖVG referierte die Abgeordnete zum Europäischen Parlament Martina WERNER über den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie. In einer ersten Podiumsdiskussion beleuchteten Stéphane OUAKI als Vertreter der DG MOVE und die österreichische Europaabgeordnete Claudia SCHMIDT gemeinsam mit Vertretern von UNIFE und EIM die finanziellen Anreize für die Bahnindustrie durch das Bestbieterverfahren.

Danach analysierten François ARBAULT (Direktor für den Binnenmarkt für Öffentliche Verwaltung, DG-GROW), die Abgeordnete zum Europäischen Parlament Lucy ANDERSON und Martin PLATZER (Voestalpine Schienen GmbH) die rechtlichen Rahmenbedingungen des neuen Regelwerks.

Der Moderator der beiden Talkrunden war Chris JACKSON, Chefredakteur der Railway Gazette. Er fasste die Ergebnisse dieses Tages in einem kurzen Artikel wie folgt zusammen (Auszug):

Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen sollen dazu beitragen, dass sich Verkehrsunternehmen und Infrastrukturmanager nun mehr auf die Qualität und die Lebenszykluskosten konzentrieren können und nicht mehr gezwungen sind, den Preis als einziges Kriterium heranzuziehen. Bei einem jährlichen Auftragsvolumen von zig Milliarden Euro, ist ein nachhaltiges und transparentes Agieren dringend notwendig. Das neue Regelwerk kann dazu als adäquates Werkzeug dienen. Vertreter der europäischen Bahnindustrie, wie Martin Platzer und der Eisenbahninfrastruktur, wie Frédéric Tilmans zeigten sich davon überzeugt, dass dadurch vermehrt qualitativ hochwertige Produkte eingesetzt und eine Fokussierung auf nachhaltige und langlebige Produkte und Prozesse etabliert werden kann.





**Neues aus der Eisenbahn-Kurier-Verlag GmbH,  
Lörracher Straße 16, D - 79115 Freiburg/Breisgau,  
alexandra.weber@eisenbahn-kurier.de;  
www.eisenbahn-kurier.de**

### **Die Baureihe 103, Band 1**

Christian WOLF, Christian ERNST, Uwe CLASEN

Lange Zeit vergriffen war das Baureihen-Porträt über die legendäre Baureihe 103. Um die Weiterentwicklung der Baureihe seit der Erstauflage des Baureihen-Porträts im Jahr 2002 fortzuschreiben, wurde die Neuauflage deutlich erweitert und wegen der Fülle des aufgearbeiteten Materials in zwei Bände aufgeteilt. Der neue Doppelband behandelt nun die Baureihe in aller Ausführlichkeit, wobei sich bekannte Inhalte aus der Erstauflage, notwendige Aktualisierungen und die konsequente Fortschreibung der 103-Geschichte bis in die Gegenwart zu einem neuen, insgesamt über 500 Seiten umfassenden Gesamtwerk zusammenfügen.

Der soeben erschienene Band 1 beinhaltet die „planerische“ Vorgeschichte, die technische Entwicklungsgeschichte der vier Prototypen der Baureihe E 03 und die Weiterentwicklung zur Serienlok 1031, die Einsatzgeschichte der Prototypen sowie die technischen Beschreibungen der Prototypen und der Serienloks. Ferner sind die Themen Instandhaltung, äußere Unterschiede und Farbgebungen sowie die Unfälle der Baureihe enthalten.

Die Inhalte aus der Erstauflage erhielten größtenteils eine neue Bebilderung und werden in einer überarbeiteten, oftmals großzügigeren Aufmachung dargestellt. Bereits im ersten Band gibt es für den interessierten Leser inhaltlich Neues zu entdecken, beispielsweise detaillierte Erkenntnisse über die anfangs verschiedenen Stromabnehmer der Lok sowie weitere interessante „Nischenthemen“.

Das vorliegende Werk umfasst 240 Seiten und 374 Abbildungen, teilweise in Farbe.

### **Verkehrsknoten Heidelberg**

Wolfgang LÖCKEL

Heidelberg, eine der international bekanntesten und beliebtesten deutschen Städte, zieht heute mit seiner idyllischen Lage und mit einem kaum zerstörten historischen Stadtbild jährlich Millionen von Touristen an. Die im Jahre 1840 eröffnete „Badische Hauptbahn“ von Mannheim nach Heidelberg wurde im Laufe der Zeit zum Ausgangspunkt für die europäische Hauptachse der Rheintalbahn, an die sich ab dem Jahre 1846 die Main-Neckar-Bahn von Norden

anschluss. Ab dem Jahr 1885 begann der schienengebundene Nahverkehrsausbau mit Straßen- und Überlandbahnen, heute sind diese Eisenbahnstrecken Teil des größten zusammenhängenden Meter-spurnetzes von Deutschland in der Rhein-Neckar-Region.

Die althergebrachte Neckar-Schifffahrt entwickelte ab dem Jahre 1935 ihre Bedeutung als Großschiffahrtsstraße zum nahen Rhein. Neben Frachtschiffen verkehren auf dem Neckar im Ausflugsverkehr saisonal auch Personenschiffe. Im Rahmen dieser vielfältigen Verkehrspalette findet der Leser des vorliegenden Werkes interessantes, überwiegend historisches und qualitativ hochwertiges Bildmaterial, das einen guten Überblick zum Verkehrsgeschehen in und um Heidelberg der vergangenen Jahre bietet. Der Fachbuchautor Wolfgang Löckel, der tief verwurzelt in seine Heimatregion ist, kommentiert fachkundig und unterhaltsam die sorgfältig ausgesuchten schwarz-weiß Aufnahmen.

Das vorliegende Werk umfasst 112 Seiten und ca. 220 Abbildungen.

### **EK Special 124: Rampenstrecken. Der Betrieb auf deutschen Mittelgebirgsrampen**

Als ab dem Jahre 1835 die ersten Eisenbahnen in Deutschland eröffnet wurden, bildeten die deutschen Mittelgebirge zunächst noch ein kaum zu überwindendes Hindernis. Der Bau von Gebirgsbahnen gestaltete sich überaus aufwendig und teuer, auch stand die Entwicklung leistungsfähiger, gebirgstauglicher Lokomotiven damals noch ganz am Anfang. So manches kühne Vorhaben zur Errichtung einer Hauptbahnstrecke durch die Berge scheiterte zunächst am Geld sowie den damaligen technischen Möglichkeiten. Ein wichtiger Durchbruch fand jedoch im Jahre 1850 statt, als mit der Geislinger Steige auf die Schwäbische Alb erstmals die Gebirgsquerung einer Eisenbahn in Europa gelang. Technisch gelöst wurde dies durch den Bau eines steilen Rampenabschnitts. Dank immer leistungsfähigerer Lokomotiven und neuer Technologien im Eisenbahnbau immer mehr Mittelgebirge zu überschienen.

Das vorliegende Werk aus der Reihe EK-Special beschreibt die Entwicklung der Rampenstrecken auf den Hauptbahnen durch die deutschen Mittelgebirge. Dabei werden nicht nur die bekannten Rampenstrecken vorgestellt, sondern ihre Entstehung wird in den Kontext des zunehmenden technischen Fortschritts ab Mitte des 19. Jahrhunderts gesetzt, der die Eroberung der Gebirge durch die Eisenbahn überhaupt erst möglich machte. Gezeigt

werden die betrieblichen Herausforderungen, die den Bahnbetrieb auf den Rampenstrecken damals und heute präg(t)en. Zahlreiche historische und aktuelle Aufnahmen von den deutschen Mittelgebirgs-Rampenstrecken runden dieses Heft in gewohnter Qualität ab.

### **Die Rbd Erfurt 1990 – 1994. Die letzten Jahre der Reichsbahn in Thüringen**

Thomas FRISTER

In Fortschreibung der beiden Bände „Thüringen in Farbe“ und „Thüringer Eisenbahnimpressionen“ widmet sich der dritte Band der Eisenbahn in Thüringen zwischen der politischen Wende 1989/90 und der Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994. Die letzten vier Jahre der 1882 gegründeten und traditionsreichen Eisenbahndirektion im Herzen Deutschlands werden dabei in eindrucksvollen Bildern nachgezeichnet.

Schwerpunkte sind u. a. viele der heute nicht mehr existierenden Nebenstrecken, die Bahnhöfe und Bahnbetriebswerke in ihrem jahrzehntelang gewohnten Erscheinungsbild sowie eindrucksvolle Motive entlang der Strecken. Dabei werden auch die sich im Ausbau befindlichen Hauptstrecken und viele nach einem Vierteljahrhundert schon fast wieder in Vergessenheit geratene Dinge entlang der Strecken in Erinnerung gerufen. Das Buch erinnert damit an eine der bewegtesten Epochen der Thüringer Eisenbahngeschichte.

Reichsbahn-Lokomotiven aller Traktionen mit den unterschiedlichsten Reisezugwagen, Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen, idyllische Bahnhofsszenen und viel altes Reichsbahn-Flair erwarten den Leser in dieser Reise durch eine Zeit, in der es noch keine „Privaten“ gab.

Das vorliegende Werk umfasst 96 Seiten sowie 95 Farbabbildungen.

### **Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2017**

Das Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen ist längst eine Institution: Fast 40 Jahre ist dieses Werk im Verlag Uhle & Kleimann in Lübbecke erschienen und hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen in Deutschland einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht haben.

Die Grundlage für einen Eisenbahnbetrieb ist, gleichermaßen für Staats-, Privat- und Museumsbahnen, der Fahrplan. Im Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen sind diese Tabellen für alle in Deutschland aktiven Bahnen enthalten. Eisenbahnfreunde erhalten damit einen preiswerten, handlichen und umfassenden Überblick über die

vielfältigen Aktivitäten der Vereine, Eisenbahngesellschaften und Museen.

In bewährter und kompakter Form werden die Museumsbahnen mit ihren Strecken, Betriebstagen, Fahrzeiten, Fahrpreisen und den eingesetzten Triebfahrzeugen vorgestellt. Zusätzlich führt ein QR-Code direkt zum Internetauftritt der Museumsbahn.

Somit ist das Kursbuch der ideale Begleiter für Ihren Besuch bei den deutschen Museums-Eisenbahnen, handlich und praktisch.

### **Damals auf Linie – 2: Linienbusse der sechziger und siebziger Jahre**

Peter F. LINHART

Der Omnibusbau stand Anfang der sechziger Jahre in vollster Blüte. Ständig kamen neue Modelle mit technischen Innovationen und reichlich Chrom auf den Markt. Der Busunternehmer hatte die Qual der Wahl, seinen Fuhrpark mit neuem rollendem Material zu bestücken, denn die Auswahl war groß. Aber es kriselte auch langsam. Der Konkurrenzkampf war hart, was für viele Hersteller leider das Aus bedeutete.

Der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) stellte Mitte der sechziger Jahre ein Lastenheft auf, nach dessen Vorgaben die Hersteller Büssing, Mercedes, MAN und Magirus den neuen Standardbus entwickeln sollten. Unter Verwendung fast ausschließlich gleicher Bauteile ging der 11-Meter-VÖV-Bus 1968 zunächst bei Büssing in Serie. Insgesamt erbrachte das Lastenheft ein überaus wirtschaftliches und (für seine Zeit) modernes Fahrzeug mit hervorragenden Fahreigenschaften. Das Einheitsfahrzeug brachte jedoch in den siebziger Jahren eine gewisse Monotonie in die bis dahin währende bunte und interessante Vielfalt auf unseren Straßen; es war diese ein Umstand, der insbesondere von Fotografen überaus bedauert wurde.

Der Fachbuchautor, Peter F. Linhart, hat aus seinem Archiv viele bisher unveröffentlichte Fotografien und Informationen über westdeutsche Verkehrsbetriebe zusammengestellt und führt anschaulich durch eine interessante Zeitreise in die sechziger und siebziger Jahre.

Das vorliegende Werk umfasst 96 Seiten sowie ca. 100 Abbildungen.

### **Straßenbahnszenen Hamburg – Flensburg – Kiel. Fotografien von Alfred Luft aus dem Jahr 1958**

Dirk OLLROGE

Im Band 8 unserer Reihe „Stadtverkehr-Bildarchiv“ begeben wir uns auf eine fotografische Zeitreise

durch eine längst vergangene Straßenbahnwelt im Norden Deutschlands: Im Sommer 1958 stattete der bekannte Wiener Bahnfotograf Alfred Luft während einer Reise nach Dänemark den Straßenbahnbetrieben in Hamburg, Flensburg und Kiel einen Besuch ab. Entstanden ist bei diesem „Abstecher“ eine Vielzahl historisch überaus wertvoller und qualitativ hochwertiger Fotografien.

Diese dokumentieren nicht nur den damaligen Straßenbahnverkehr, sondern auch eindrucksvoll das Stadtleben in jener von Wiederaufbau und Wirtschaftswunder geprägten Zeit.

Mit dem Fachbuchautor Dirk Ollroge, der mit der Geschichte der drei Städte und ihrer Straßenbahnbetriebe bestens vertraut ist, konnte der Verlag einen weiteren Autor gewinnen, der die Fotografien von Alfred Luft fachkundig und kompetent erläutert. Dirk Ollroge „dreht das Rad der Zeit“ um knapp 60 Jahre zurück, in eine Zeitepoche, in der die Straßenbahnen in Hamburg, Flensburg und Kiel noch zum gewohnten Stadtbild gehörten.

Das vorliegende Werk umfasst 96 Seiten und ca. 100 s/w-Abbildungen

