

Heft 2

66. Jahrgang

Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft – ÖZV

(bis 1989 Verkehrsannalen)

Gedruckt mit Unterstützung unserer Kuratoriumsmitglieder

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

Redaktion: Chefredakteur: Sektionschef Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich
 Redaktionsbeirat: ao. Univ. Prof. Dr. Günter Emberger, Univ.-Prof. Dr. Norbert Ostermann,
 em. Univ.-Prof. Dr. Klaus Rießberger, em. Univ.-Prof. Dr. Gerd Sammer,
 Dr. Csaba Székely, Dr. Karl Frohner, Dr. Karl-Johann Hartig,
 Florian Polterauer, MBA
 alle 1090 Wien, Kolingasse 13/7
 Redaktion Mag. Thomas Kratochvil, Simone Egle

Hersteller: OUTDOOR PRINT-MANAGEMENT
 Getreidemarkt 10, 1010 Wien

Bezugsbedingungen:

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

Jahresbeitrag:

Jungmitglieder	€ 18,—
ordentliche Mitglieder (Einzelpersonen)	€ 42,—
fördernde Mitglieder	€ 190,—
Unternehmensmitglieder unter 100 Mitarbeiter	€ 450,—
Unternehmensmitglieder über 100 Mitarbeiter	€ 900,—
Kuratoriumsmitglieder	€ 2.500,—

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

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

Die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft erscheint viermal jährlich.

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

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

Offenlegung gemäß Mediengesetz:

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

Der Verkehrspolitische Standpunkt

Andreas MATTHÄ

Die Anspannung im Eisenbahngüterverkehr ist nicht mehr zu übersehen. Erstmals seit Jahrzehnten ist der Anteil des Schienentransports am Güterverkehr in Österreich unter die Marke von 30 % gesunken – ein Alarmsignal. Noch 2014 lag der Wert bei 32 %. Auch ein Blick auf die jüngsten Jahreszahlen, nicht nur der ÖBB, sondern de facto des ganzen Sektors zeigt: Es ist in den vergangenen Jahren nicht leichter geworden, Güter auf der Schiene zu transportieren. Wir stehen bei jährlich rund 113 Millionen Tonnen Fracht für die ÖBB Rail Cargo Group. Insgesamt ist der Gütertransport auf der Straße 2018 um 5,5% gewachsen, der Schienentransport um 2,6% gesunken.

Diese Entwicklung ist ausgesprochen kritisch, weil sie uns in die komplett falsche Richtung führt. Vertreter von Wirtschaft und Politik in Österreich und auf EU-Ebene reden laufend über die dringend notwendige „Mobilitätswende“, um den Anstieg der CO₂-Emissionen und der daraus folgenden Erderwärmung auf 2 Grad zu beschränken. Auf unseren Straßen geschieht derzeit aber genau das Gegenteil des Vernünftigen und Notwendigen! Der Verkehr auf der Schiene geht zurück, der Straßentransport wächst überproportional.

Die Kosten für dieses Wachstum in die falsche Richtung tragen zu einem guten Teil die Steuerzahler und die Volkswirtschaft – wie ein Beispiel zeigt:

Der Transport von 10 Tonnen Güter über 100 Kilometer verursacht auf der Straße per LKW 87 Euro Gesamtkosten. Davon sind 32 Euro (37%) externe Kosten für Lärm, Emissionen, Staubbelastung, Boden- und Wasserverschmutzung, Staus und Unfälle. Der Großteil dieser externen Kosten wird den Verursachern, also den Versendern oder den Frächtern, nicht zugeschrieben, sondern geht zu Lasten der Bevölkerung.

Derselbe Transport auf der Schiene kostet 75 Euro. Mit 9 Euro sind die externen Kosten der Schiene deutlich niedriger – und werden größtenteils durch die Bahnunternehmen getragen, u.a. über flächendeckende Schienenmaut. (Quelle: Herry 2016: Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienengüterverkehr 2016 – i.A. BMVIT)

Besonders hervorzuheben ist der beträchtliche CO₂-Vorteil der Schiene, denn jeder Transport per LKW verursacht 21mal mehr CO₂ als ein Trans-

port auf Schiene. Alleine die Österreichischen Bundesbahnen sparen mit den Mengen, die sie in Österreich transportieren, jährlich rund 1 Million Tonnen CO₂ ein. Angesichts dieser Zahlen stellt sich daher die Frage, wie lange Politik und Gesellschaft diese Schiefelage zwischen Straße und Schiene noch zulassen wollen.

Das Transportaufkommen wird in Europa weiter wachsen, Prognosen gehen derzeit von rund 30% Zuwachs bis 2030 aus. Das entspricht bis zu 1 Millionen mehr LKW, die täglich auf den europäischen Straßen unterwegs sein werden. Dieses Wachstum zu großen Teilen auf die Schiene zu verlagern, ist DAS Gebot der Stunde. Andernfalls wird Österreich die EU-Klimaziele nicht erreichen. Gelingen wird uns die notwendige Verlagerung auf die Schiene nur, wenn wir gleichzeitig an mehreren Schrauben drehen:

1. Die Bahnen müssen ihre Hausaufgaben machen und wettbewerbsfähiger werden. Und zwar sowohl bei den Kostenstrukturen und der technischeren Standardisierung, sowie bei der Digitalisierung. Vor allem letztere ist ein wesentlicher Hebel, um multimodale Logistiklösungen marktfähig zu machen.
2. Österreich und vor allem Europa sind gefordert, einen fairen wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße herzustellen, indem sie den massiven Vorteil der Bahn bei den externen Kosten auch für den Versender spürbar machen. Allem voran gilt es, das Dieselparadox abzuschießen und damit auch den teuren und belastenden LKW-Tanktourismus in Österreich zu beenden. Im Gegenzug muss die Energieabgabe für Bahnstrom zumindest auf den EU-Durchschnitt gesenkt werden. Denn derzeit hat Österreich die höchste Energieabgabe auf Bahnstrom in der gesamten EU – und das, obwohl die ÖBB-Infrastruktur ihre Bahnstromkunden seit Frühsommer 2019 mit 100% grünem Strom versorgt, ebenso wie sämtliche ÖBB Bahnhöfe, Büros und Containerkräne.
3. Insbesondere die Europäische Union ist gefordert, einheitliche Standards auf der europäischen Schieneninfrastruktur herzustellen – einen Zug durch Europa zu fahren darf nicht komplizierter sein als einen LKW. Lokwechsel an den Grenzen müssen der Vergangenheit angehören genauso wie unterschiedliche Sprachen oder Ausbildungserfordernisse. Zentral ist auch eine abgestimmte Infrastruk-

turoffensive für den Schienengüterverkehr in Europa zu setzen. Dazu gehört eine mehrjährige Finanzierungsplanung für die Erhaltung und den Ausbau der europäischen Rail Freight Korridore. Als Best Practice Beispiel ist hier Österreich mit seinen sechsjährigen Rahmenplänen zu nennen, die einen berechenbaren, zuverlässigen Ausbau der Bahninfrastruktur ermöglichen, ohne den Bahnbetrieb zu behindern.

Weiters gilt es, im Rahmen der Connecting Europe Facility (CEF) endlich auch EU-Fördermittel für den Erhalt der vorhandenen Bahninfrastruktur, insbesondere in Ost- und Südosteuropa bereitzustellen. In dieser Region finden sich etliche für die Industrie in Österreich und Zentraleuropa entscheidende Zubringerlinien. Der Güterverkehr auf diesen „Feeder Lines“ am Balkan wird durch schadhafte Infrastruktur behindert und im wahrsten Sinne des Wortes gebremst – teilweise auf untragbare 20 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Neben diesem Maßnahmenbündel für fairen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße – wirtschaftlich und infrastrukturell – braucht es aber vor allem Innovation im Transportsektor.

Zwei Bereiche sind hier entscheidend:

Zum einen die Weiterentwicklung und der roll-out alternativer Antriebstechnologien – allen voran Wasserstoff und Hybridantriebe – auf der Schiene wie auch auf der Straße. Und zum anderen die Entwicklung von CO₂-neutralen City Logistik Lösungen zur Flächenverteilung der Güter in Ballungsräumen.

Der andere Punkt ist: Der LKW und die Straße sind in diesem Kontext nicht als Feind der Schiene, sondern vielmehr als komplementärer Partner zu sehen. Ein zukunftsorientierter, nachhaltiger Güterverkehr wird alle Transportmodi nutzen müssen – gut aufeinander abgestimmt und im wohldosierten Mix. Langstreckentransporte sind dabei ganz klar über die CO₂-neutrale, massentransportfähige Schiene zu führen. Die Feinverteilung von Gütern ab Terminal in die Fläche wird auch weiterhin eine Domäne der Straße und damit der künftig wasserstoff- oder batteriebetriebenen LKW bleiben.

Hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Spannungsfeld zwischen Standortentwicklung und Nachhaltigkeit

Andreas JUHASZ

Die diesjährige Jahrestagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft fand am 22. Mai 2019 am Flughafen Wien-Schwechat statt.

Die von der ÖVG-Landesstelle Niederösterreich gemeinsam mit dem ÖVG-Generalsekretariat organisierte Veranstaltung widmete sich dem umfassenden Thema „Hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Spannungsfeld zwischen Standortentwicklung und Nachhaltigkeit“.

Im Rahmen dieser Tagung wurden die infrastrukturellen Aspekte sämtliche Verkehrsträger erörtert. Zu diesen Themen konnten hochrangige Vertreter der Schiene, der Straße, der Schifffahrt sowie des Flugverkehrs gewonnen werden. In einem weiteren Vortragsblock erfolgte die wissenschaftliche Beleuchtung der verschiedenen Verkehrsträger aus logistischer Sicht. Eingeleitet wurde die Jahrestagung durch den niederösterreichischen Landesrat Dipl.-Ing. Ludwig SCHLERITZKO, dem „Hausherrn“ Flughafen-Vorstand Dr. Günther OFNER sowie dem ÖVG-Präsidenten Vorstandsdirektor Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ und dem Leiter der ÖVG-Landesstelle Niederösterreich Univ.-Prof. Friedrich ZIBUSCHKA.

Inhaltlich abgeschlossen wurde die heurige Jahrestagung mit einer wissenschaftlichen Beleuchtung der Logistik als Standortfaktor durch den Vortragenden Mag. Martin POSSET (thinkport VIENNA – smart urban logistics lab) sowie einer ausführlichen Podiums- und Publikumsdiskussion.

Als Rahmenprogramm wurde den Tagungsteilnehmern eine Besichtigungstour am Flughafen Wien-Schwechat geboten.

ÖBB-Vorstandsdirektor Andreas MATTHÄ berichtete in seinem Vortrag über aktuelle und zukünftige Schieneninfrastrukturprojekte in der Ostregion.

Durch die österreichische Ostregion (Burgenland, Niederösterreich und Wien) führen drei wichtige europäische Korridore, der „Rhein-Donau Korridor“, der „Baltisch-Adriatische Korridor“ sowie der „Balkan/Ost-Med Korridor“. Diese Hauptmagistralen bedingen naturgemäß die gesonderte Betrachtung der Schieneninfrastruktur in dieser Region insbesondere im Hinblick auf zukünftig ausreichende Kapazitäten. Zudem ist dem wachsenden Beförderungs- und Transportbedarf Rechnung zu tragen. So stiegen beispielsweise in den letzten 30 Jahren die Personen-Kilometer von 7,4 auf 11,2 Milliarden (mit Stand 2019) und die Güterverkehrsleistung von 11 auf 21 Mrd. Tonnen-Kilometer. Dieses stark gestiegene Aufkommen führt insbesondere im südlichen und östlichen Umland von Wien zu Kapazitätsengpässen.

Im Rahmen umfangreicher Baumaßnahmen sind ausschnittsweise aktuell der zweigleisige Ausbau (samt Elektrifizierung) des Marchegger Astes, der durchgehend zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie sowie die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Nordbahn auf 160 km/h vorgesehen. Im Planungsstadium befindet



Abbildung 1: Teilnehmer der ÖVG-Jahrestagung 2019

sich zudem die sogenannte Flughafenspange, einer Verbindung zwischen der Flughafen-Schnellbahn (S7) und der Ostbahn im Bereich Bruck an der Leitha. Mit dieser neuen Eisenbahnstrecke soll für den Großraum Bratislava sowie auch Budapest und Győr eine rasche Verbindung zum Flughafen Wien-Schwechat geboten werden.

Der Geschäftsführer des Verkehrsverbund Ostregion (VOR) Mag. Wolfgang SCHROLL führte in seiner Präsentation neben dem Ausbau der S-Bahn insbesondere Überlegungen zur „Zweiten S-Bahnachse“ in Wien aus.

S-Bahnen dienen insbesondere für den Zulauf aus dem suburbanen, sowie für die Verteilung im städtischen Bereich. Daher stellen die S-Bahnen in Großstädten als durchgebundene Durchmesserlinien ein wesentliches Rückgrat für den innerstädtischen Verkehr dar.

Wie etwa auch in anderen Großstädten teilweise bereits realisiert sind – neben einer Angebotssteigerung – derzeit konzeptionelle Planungen auch in Wien zu einer „Zweiten S-Bahn-Achse“ im Gange.

Neben einem Ausbau der Bestandstrassen, wie der Schnellbahnstammstrecke sowie der Verbindung der nördlichen Ostbahn über die Stadlauer Brücke sind völlig neue Querungen in Diskussion. Ausgehend vom „Knoten Wien“ (Hauptbahnhof/Meidling) wären folgende (Grob-)Varianten denkbar: die „Stadtquerung“ als direkte Verbindung zur Franz-Josefs-Bahn im Bereich Spittelau sowie eine neue Verbindung zur Wiener Donauuferbahn und weiter Richtung Wien Nußdorf.

Dipl.-Ing. Hans-Peter HASENBICHLER, Geschäftsführer der „via donau“, erörterte in seinem Vortrag Internationaler Transportweg Donau die Bedeutung dieser Europäischen Wasserstraße und deren Herausforderungen.

Neben der Passagierschifffahrt und den Flusskreuzfahrten, welche sich zunehmender Beliebtheit erfreuen, stellt der Gütertransport auf der Donau schon alleine wegen der energieeffizienten Transportart eine große Bedeutung dar. Daher sind auch ständige Verbesserungen der Fahrwasserhältnisse erforderlich. Im Zuge der Stabilisierung der Wasserspiegellagen ist auch auf sensible Lebensräume im Bereich beispielsweise der Donau-Auen Rücksicht zu nehmen. Diesbezüglich ist der Donaubereich östlich von Wien zu erwähnen. Naturgemäß umfasst das Maßnahmenggebiet auch die anderen Donauanrainerstaaten, um dem internationalen Schiffsverkehr Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang unterzeichneten die Donau-Anrainerstaaten im Dezember des vergangenen Jahres einen Masterplan zur Sanierung und Instandhaltung der Fahrrinne.

Ebenfalls zum Thema Schifffahrt berichtet der Geschäftsführer des Wiener Hafens Mag. Fritz LEHR über die Entwicklung im internationalen Schifffahrtsgüterverkehr.

Zunächst wird nochmals auf die Vorteile der Binnenschifffahrt hingewiesen. So liegt der spezifische Energieverbrauch im Vergleich zur Bahn rund bei der Hälfte, zum LKW sogar bei einem Fünftel je abgewickelten Transport. Gesamtheitlich betrachtet liegen die Kosten bei einem Drittel des Eisenbahnverkehrs, und rund bei 13 % der LKW-Kosten (je Tonnenkilometer).

Neben der „reinen“ Funktion als Anlegestelle ist der Hafen Wien auch wesentlicher Standort der City-Logistik und trägt zu Hochwasserschutzmaßnahmen bei; diesbezüglich wird auf die Hochwasserschutzanlagen in den Häfen Freudenau und Albern hingewiesen.

Von einem interessanten und zukunftsweisenden Ansatz zur Standortentwicklung berichteten



Abbildung 2: Podiumsdiskussion mit Martin Posset, Wolfgang Schroll, Günter Emberger, Hans-Peter Hasenbichler, Alexander Walcher und Wolfgang Scheibenpflug

Mag. Wolfgang SCHEIBENPFLUG (Geschäftsleiter Immobilien- und Standortentwicklung) und Friedrich ZIBUSCHKA (hier als Geschäftsführer der Vienna Airport Region).

Der Flughafen Wien-Schwechat sieht sich nicht nur als Infrastrukturanlage zur Abwicklung des „üblichen“ Flugverkehrs sondern auch als maßgebliche Institution für eine nachhaltige Standortentwicklung der Airportregion, die aus den sieben Anrainergemeinden besteht. Oberziel ist der Ausbau und die Entwicklung der Airportregion als bedeutender Wohn- und Wirtschaftsstandort im Bezirk Bruck an der Leitha. Erreicht soll dieses Ziel mit der Intensivierung des regionalen und internationalen Standortmarketings, Nutzung des Flughafens als internationalen Werbeträger sowie mit der Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität. Als Vorgabe werden diese Maßnahmen in Einklang mit der Natur und der Ökologie gebracht.

Diese Vorhaben zur Standortentwicklung gehen naturgemäß Hand in Hand mit dem Ausbau bzw. der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise die Fernbahnverbindung Richtung Bratislava und Budapest, die S1-Lobau-Querung sowie Landesstraßenumfahrungen zu nennen.

Dr. Alexander WALCHER, Geschäftsführer der AS-FINAG Bau Management GmbH, griff in seinem Vortrag „Infrastrukturprojekte in der Ostregion“ die Straßenbauprojekte insbesondere in den Bundesländern Wien und Niederösterreich auf.

Auch als wesentlicher Faktor zur Standortentwicklung der Airportregion ist beispielsweise der Ausbau der A4-Ostautobahn zu erwähnen. Die Maßnahmen beinhalten insbesondere Verkehrssicherheitsaspekte sowie den durchgehenden dreispurigen Ausbau zwischen Flughafen und Neusiedl am See.

Mit der Herstellung der Lobau-Querung (S1-Verbindung Schwechat – Süßenbrunn) können die restlichen 19 Kilometer des insgesamt 203 km langen Regionenringes um Wien (St. Pölten – S33 – S5 – Stockerau – Korneuburg – S1 – Süßenbrunn – Schwechat – A21 – Alland – Westautobahn A1 – St. Pölten) fertiggestellt werden. Beim Tunnelprojekt Lobau wird in Anbetracht des Nationalparks Donau-Auen allergrößter Wert auf die Einhaltung wasser- und naturschutzrechtlicher Belange gelegt.

Weitere Infrastrukturprojekte sind die Fertigstellung der Nordautobahn (A5) samt Umfahrung Drasenhofen sowie die Errichtung der Schnellstraße S8 durch das Marchfeld.

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Besteht Verbesserungsbedarf? Teil 1

Gerhard SARIA

I. Themenstellung

Der nachfolgende Beitrag beschäftigt sich mit den Auswirkungen der Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15¹ auf die Dogmatik der unionsrechtlich vorgeschriebenen nationalen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen. Obwohl diese Thematik den Verfasser in – einschließlich des vorliegenden Jahrbuchs – sechs von neun bisher erschienenen Jahrbüchern beschäftigt hat und somit offenkundig eine gewisse Praxisrelevanz besitzt, ist das Erkenntnis auf eine überraschend geringe Resonanz in der österreichischen und v.a. in der dt Literatur gestoßen. Diese Lücke soll nunmehr durch diese Arbeit geschlossen werden. Zudem ist die Bedeutung der Entscheidung für die österreichische Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte zu untersuchen, mangelt es doch in der österreichischen Lehre an entsprechenden Stellungnahmen. Zunächst ist aber mit einer Analyse der hier interessierenden Ausführungen des EuGH und des Generalanwalts in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 zu beginnen.

II. Das Erkenntnis des EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15

Die hier vorgenommene Exegese der Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 verfolgt nicht nur das Ziel, dem Leser einen Überblick über die Aussagen des EuGH zu vermitteln, sondern soll v.a. dazu dienen, die sich aus diesem Erkenntnis ergebenden rechtlichen Eckpunkte schärfer zu fassen, als es eine deskriptive Wiedergabe der Entscheidung oder bloße Verweise auf die Aussagen des Erkenntnisses erlauben würde. Dementsprechend folgen die nachfolgenden Ausführungen nicht in jedem Fall dem Aufbau der Entscheidung; vielmehr wird eine Gliederung nach sachlichen Gesichtspunkten vorgenommen. Darüber hinaus werden die vom EuGH entwickelten Ansichten jenen des Generalanwalts in seinen Schlussanträgen gegenübergestellt, um auf diese Weise den mit dem Erkenntnis des EuGH gegenwärtig im Unionsrecht zur maßgeblichen Problemstellung erreichten dogmatischen Stand möglichst vollständig zu dokumentieren.

A. Der entscheidungsrelevante rechtliche Rahmen

1. Unionsrecht

Im Mittelpunkt der Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 stand die Auslegung des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004.²

Nach Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 hat jeder Mitgliedstaat eine für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Flüge von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen und Flüge von einem Drittland zu diesen Flughäfen zuständige Durchsetzungsstelle zu benennen. Diese Durchsetzungsstelle hat gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen zur Sicherstellung der Wahrung der Fluggastrechte zu ergreifen.

Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 gibt jedem Fluggast grundsätzlich das Recht, bei einer Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 oder einer sonstigen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle Beschwerde wegen eines behaupteten Verstoßes gegen diese Verordnung zu erheben.

Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 wiederum normiert explizit, dass die von den Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 festgelegten Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen.

Zur Auslegung des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 zog der EuGH weiters ua den an sich den Regelungsinhalt des Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 bloß wiederholenden EG 21 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 sowie EG 22 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 heran. EG 22 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 hält diesbezüglich fest, dass die Mitgliedstaaten die generelle Einhaltung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 durch ihre Luftfahrtunternehmen sicherstellen und überwachen sowie eine geeignete Stelle zur Erfüllung dieser Durchsetzungsaufgaben benennen sollen. Diese Überwachung lasse das Recht von Fluggästen und Luftfahrtunternehmen unberührt, ihre Rechte nach den im nationalen Recht vorgesehenen Verfahren gerichtlich geltend zu machen.

2. Nationales Recht

Vor dem Hintergrund dieser – als Verwaltungsrecht an sich unmittelbar anwendbaren³ – unionsrechtlichen Vorgaben verweigerte der niederländische Staatssekretär in seiner Eigenschaft als nationale Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004⁴ ungeachtet entsprechender Anträge von Fluggä-

sten den Erlass von Durchsetzungsmaßnahmen gegen zwei Luftfahrtunternehmen zur Erzwingung der Zahlung von Ausgleichsleistungen nach Art 7 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004.⁵

Die verfahrensgegenständliche Weigerung des Staatssekretärs beruhte auf dem Umstand, dass der Staatssekretär auf Basis des einschlägigen niederländischen Rechts zwar „eine mit Verwaltungszwang bewehrte Anordnung zur Einhaltung der durch oder aufgrund der Verordnung Nr. 261/2004 erlassenen Bestimmungen erlassen“ kann.⁶ Ihm kommt insoweit eine allgemeine Befugnis zu, bei Verstößen gegen die FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 Durchsetzungsmaßnahmen zu erlassen und insb. bei systematischer Verweigerung der Erfüllung von Verpflichtungen aus der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 durch ein Luftfahrtunternehmen einzuschreiten. Dagegen hat der Staatssekretär keine Kompetenz zum Erlass von Durchsetzungsmaßnahmen auf Antrag eines Fluggastes, falls ein Luftfahrtunternehmen im Einzelfall eine Zahlung von Ausgleichsleistungen verweigert. Für die Durchsetzung eines konkreten Ausgleichsanspruchs sind nach niederländischem Recht allein die Zivilgerichte zuständig. Offenbar zur Wahrung der in den Niederlanden vorgesehenen Kompetenzverteilung zwischen Zivilgerichten und Verwaltungsbehörden hat der niederländische Gesetzgeber somit dem Staatssekretär bewusst die Kompetenz verwehrt, von Fluggesellschaften im Namen der Passagiere Ausgleichsleistungen zu fordern, und ebenso bewusst in Kauf genommen, dass derartige Durchsetzungsmaßnahmen des Staatssekretärs möglicherweise die konkrete Entschädigung der Passagiere nicht gewährleisten.⁷

Für die weiteren, an dieser Stelle anzustellenden Überlegungen ist hervorzuheben, dass dem Staatssekretär nach niederländischem Recht daher offenkundig allein eine bloße „allgemeine Missbrauchsaufsicht“ über die Fluggesellschaften betreffend deren Umgang mit der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 zukommt. Im Vorabentscheidungsverfahren war nun zu klären, ob diese vom mitgliedstaatlichen Gesetzgeber vorgenommene Kompetenzzuweisung an die nationale Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 den unionsrechtlichen Vorgaben entspricht.⁸

B. Die Rolle der Durchsetzungsstelle aus Sicht des EuGH und des Generalanwalts

1. Die der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 Fluggastrechte-VO – VO (EG) Nr. 261/2004 zuzuweisenden Kompetenzen

Zu den der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004

unionsrechtlich zwingend zuzuweisenden Befugnissen hält der EuGH explizit fest, dass diese – nur – „die generelle Einhaltung der Verordnung zu überwachen“ hat.⁹ In anderem Zusammenhang spricht der EuGH ferner von der „Ausübung ihrer [dh der der Durchsetzungsstelle zukommenden] allgemeinen Aufsicht nach Art. 16 Abs. 1“.¹⁰ Den Mitgliedstaaten steht es nach Ansicht des EuGH zwar frei, der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 die Befugnis einzuräumen, Maßnahmen auf individuelle Beschwerden hin zu ergreifen.¹¹ Eine diesbezügliche unionsrechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einräumung solcher Kompetenzen besteht jedoch nach Ansicht des EuGH nicht.¹²

Diese knappen, auf den Punkt gebrachten Ausführungen des EuGH zur unionsrechtlich gebotenen Kompetenzzuweisung an die Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 werden durch die Schlussanträge von Generalanwalt Bot weiter mit Leben erfüllt. Er sieht als „obligatorische Aufgabe“ der Durchsetzungsstelle die Überwachung der ordnungsgemäßen generellen Einhaltung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 an.¹³ Die nationale Durchsetzungsstelle verteidigt in dieser Funktion die kollektiven Interessen der Fluggäste.¹⁴ Demgegenüber ergebe sich aus dem Wortlaut des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 kein Anhaltspunkt für eine Verpflichtung der nationalen Durchsetzungsstelle, mittels Durchsetzungsmaßnahmen gegen Luftfahrtgesellschaften die Erbringung von nach der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 zustehenden Ausgleichsleistungen zu erzwingen.¹⁵

Unter Berufung auf die Mitteilung der Europäischen Kommission zur Anwendung der VO (EG) Nr. 261/2004 aus dem Jahr 2011¹⁶ werden von Generalanwalt Bot als Bsp für die obligatorische Aufgabe der Durchsetzungsstelle einer allgemeinen Sicherstellung der Einhaltung der sich aus der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Verpflichtungen durch die Luftfahrtunternehmen die ordnungsgemäße Information der Fluggäste über ihre Rechte durch die Luftfahrtunternehmen und darüber, an wen sie sich mit Beschwerden über Rechtsverletzungen wenden müssen, angeführt. Zum obligatorischen Aufgabenkreis der Durchsetzungsstellen zählt ferner, dass diese etwaige Verstöße der Luftfahrtunternehmen gegen ihre Verpflichtungen identifizieren und ihnen abhelfen.¹⁷

2. Das Recht auf Beschwerde gemäß Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004

Das in Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 vorgesehene Beschwerderecht des

Fluggastes an die Durchsetzungsstelle oder an eine eigene Beschwerdestelle wird vom EuGH einschränkend verstanden. Es sei „eher“ als Recht jedes Passagiers zu verstehen, „Hinweise“ zu geben, „die zur ordnungsgemäßen Anwendung der Verordnung im Allgemeinen beitragen sollen, ohne dass die Stelle verpflichtet wäre, aufgrund solcher Beschwerden tätig zu werden, um das Recht jedes einzelnen Fluggasts auf Erhalt einer Ausgleichsleistung zu gewährleisten.“¹⁸ Der nationale Gesetzgeber ist somit nach Ansicht des EuGH unionsrechtlich durch Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 gerade nicht verpflichtet, eine Durchsetzung konkreter, individueller Ansprüche von Fluggästen nach der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 – sei es durch Einräumung entsprechender Kompetenzen zugunsten der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004, sei es durch Schaffung einer eigenen Beschwerdestelle – sicherzustellen. Vielmehr kann der Fluggast dafür allein auf eine entsprechende Befassung der ordentlichen Gerichte verwiesen bleiben.¹⁹

Während sich der EuGH mit dem Inhalt des Beschwerderechts gemäß Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 beschäftigt, hat Generalanwalt Bot in seinen Schlussanträgen noch an der durch diese Vorschrift vorgesehenen Beschwerdestelle angeknüpft. Ausgehend davon, dass nach dem Wortlaut des Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 die Bearbeitung der Beschwerden von Fluggästen der nationalen Durchsetzungsstelle oder auch einer anderen Stelle übertragen werden könne, sei eine mögliche – aber nicht zwingende – zweite Aufgabe der Durchsetzungsstelle die allfällige Befassung mit individuellen Beschwerden der Fluggäste.²⁰ Diesbezüglich sieht der Generalanwalt weitgehende mitgliedstaatliche Spielräume: Die Stelle könne mit der außergerichtlichen Streitbeilegung betreffend Streitigkeiten zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen nach der Art eines Mediators betraut sein. Es könne ihre Rolle aber auch auf die Information des beschwerdeführenden Fluggastes, insb. zu den möglichen Vorgangsweisen, beschränkt werden.²¹

3. Die Anforderungen an das Sanktionierungsrecht der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004

Ebenfalls restriktiv versteht der EuGH den in Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 verwendeten Begriff „Sanktionen“. Sanktionen sind nach Ansicht des Gerichtshofs Maßnahmen, „die als Reaktion auf Verstöße ergriffen werden, die die Stelle in Ausübung ihrer allgemeinen Auf-

sicht nach Art. 16 Abs. 1 aufdeckt, und nicht verwaltungsrechtliche Durchsetzungsmaßnahmen, die in jedem Einzelfall zu ergreifen sind.“²²

Er folgt insoweit Generalanwalt Bot, der zu dieser Frage ausführt, dass die in Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 erwähnte Wendung von den „notwendigen Maßnahmen“ sowie der in Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 verwendete Begriff der „Sanktionen“ sich ausschließlich auf die Überwachungsfunktion der Durchsetzungsstelle beziehen. Sanktionen werden demnach allein bei Verletzungen der Verpflichtungen aus der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 durch das Luftfahrtunternehmen verhängt. Sie seien aber nicht einschlägig bei einer Verletzung subjektiver Rechte, die einem Fluggast auf Grund eines mit dem Luftfahrtunternehmen geschlossenen Vertrags auf Basis der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 zustehen.²³

4. Die methodische Vorgangsweise

Die Überzeugungskraft der Ausführungen des EuGH steht und fällt mit der Stichhaltigkeit der von ihm zur Begründung seiner Rechtsansicht herangezogenen Argumente. Diesbezüglich stützt sich der EuGH in der entscheidenden Frage der unionsrechtlich gebotenen Kompetenzzuweisung an die Durchsetzungsstelle auf den Wortlaut von Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 und – in historischer und systematischer Interpretation – auf EG 22 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 mit seiner Forderung nach Sicherstellung und Überwachung der generellen Einhaltung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 durch eine Durchsetzungsstelle.²⁴ Er steht damit im Einklang mit den Schlussanträgen von Generalanwalt Bot, der sich in dieser Frage ebenfalls auf den Wortlaut des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 bezieht.²⁵

Für das von ihm entwickelte einschränkende Verständnis des Beschwerderechts nach Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 einerseits sowie des Sanktionenbegriffs nach Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 andererseits beruft sich der EuGH in systematischer Interpretation weiters darauf, dass die Bestimmungen des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 „ein kohärentes Ganzes bilden“. Art 16 Abs 2 und 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 seien so zu verstehen, dass sie „die verschiedenen Gesichtspunkte präzisieren“, die sich aus den Aufgaben der in Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 genannten Durchsetzungsstelle ergeben.²⁶ Zum Begriff der Sanktionen iSd Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 führt der EuGH

überdies noch einen Rückgriff auf EG 21 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 durch.²⁷ Generalanwalt Bot stützt seine diesbezügliche Argumentation zur Beschwerdestelle insb. auf den Wortlaut des Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004²⁸ und zum Sanktionsbegriff auf EG 22 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 im Allgemeinen und die darin gewählten Formulierungen v.a. von der „generelle[n] Einhaltung dieser Verordnung“ im Besonderen.²⁹

Der EuGH sichert die von ihm erzielten Auslegungsergebnisse schließlich mit verschiedenen teleologischen Überlegungen ab. Zunächst verweist er darauf, dass die von ihm zu Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 entwickelten Rechtsansichten in ihrer Gesamtheit nicht gegen die Ziele der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 zur Sicherstellung eines hohen Schutzniveaus für Fluggäste verstoßen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung tragen.³⁰ Er hält weiters fest, dass durch die unmittelbare Anwendbarkeit der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ohnedies ein wirksamer gerichtlicher Rechtsschutz der Fluggäste gewährleistet ist.³¹ Der EuGH beruft sich zu guter Letzt darauf, dass mit seinem Verständnis des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 im Einklang mit den Ausführungen des Generalanwalts in der vorliegenden Rechtsache, der bisherigen Rsp des EuGH sowie mit EG 22 S 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 widersprechende Entscheidungen zwischen den nationalen Gerichten einerseits und der Durchsetzungsstelle nach Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 andererseits verhindert werden.³²

C. Ergebnisse und Würdigung der Entscheidung des EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15

Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass nach insoweit übereinstimmender Auffassung von EuGH und Generalanwalt der nationalen Durchsetzungsstelle auf Basis der einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften nur eine allgemeine, generelle Aufsicht betreffend die Einhaltung der Vorgaben der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 durch die Luftfahrtunternehmen vom nationalen Gesetzgeber zugewiesen werden muss. Demgegenüber ist es unionsrechtlich nicht geboten, dass die Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 mit individuellen Anträgen von Fluggästen befasst werden können muss. Die Einräumung derartiger Befugnisse ist jedoch unionsrechtlich zu-

lässig.

In Ausnützung der solcherart dem nationalen Gesetzgeber eröffneten Gestaltungsspielräume ist es angesichts des diesbezüglich eindeutigen Wortlauts des Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 unionsrechtlich zweifellos möglich, der nationalen Durchsetzungsstelle die Funktion einer Beschwerdestelle nach Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 zu übertragen. Die Beschwerdestelle – sei sie nun in die nationale Durchsetzungsstelle integriert oder als eigenständige Stelle eingerichtet – kann durch den Mitgliedstaat unterschiedlich ausgestaltet werden. Ungeachtet der divergierenden Ausgangspunkte von EuGH und Generalanwalt – Anknüpfen am Beschwerderecht einerseits und Anknüpfen an der Beschwerdestelle andererseits – ist es dabei nach insoweit zumindest im Ergebnis übereinstimmender Ansicht von EuGH und Generalanwalt unionsrechtlich ausreichend, dass die Beschwerdestelle die Beschwerden des Fluggastes entgegennimmt und ihn allgemein in seinem Anliegen unterstützt. Es ist damit zulässig, dass das mitgliedstaatliche Recht die Durchsetzung konkreter, individueller Ansprüche des Fluggastes nach der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 allein einem Verfahren vor den ordentlichen Gerichten vorbehält.

Aus den Ausführungen des Generalanwalts geht überdies hervor, dass er einer Durchsetzung subjektiver, sich aus der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ergebender Rechte des Fluggastes durch die nationalen Durchsetzungsstellen nicht bloß skeptisch gegenüberstehen dürfte, sondern sie vielmehr – arg „keine Durchsetzungsmaßnahmen gegen ein Luftfahrtunternehmen erlassen darf“ – offenkundig wegen der dadurch entstehenden Gefahren für die einheitliche Auslegung und Anwendung des Unionsrechts im Grunde für unzulässig erachtet.³³ Auf diesen Aspekt ist der EuGH in seinem Erkenntnis allerdings nicht unmittelbar eingegangen, obwohl er explizit auf die insofern maßgeblichen Ausführungen des Generalanwalts Bezug nimmt.³⁴ Der EuGH hält es aber jedenfalls für zulässig, dass die Mitgliedstaaten ein individuelles Beschwerderecht der Fluggäste an die Durchsetzungsstelle vorsehen und der Durchsetzungsstelle die Kompetenz zur Setzung allgemeiner Aufsichtsmaßnahmen in Reaktion auf derartige Beschwerden geben. Da die Frage nach einem allfälligen unionsrechtlichen Verbot einer Durchsetzung individueller, konkreter Ansprüche von Fluggästen durch die nationalen Durchsetzungsstellen nicht entscheidungserheblich war, ist es unklar, ob der EuGH einem derartigen Verbot eine Absage erteilt oder das Problem mangels Relevanz für das vorliegende Vorabentscheidungsverfahren lediglich offen gelassen hat.

Sanktionen iSd Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 sind nach dem insoweit übereinstimmenden Verständnis von EuGH und Generalanwalt Maßnahmen der allgemeinen Aufsicht der nationalen Durchsetzungsstellen über die Luftfahrtunternehmen betreffend die Einhaltung der sich aus diesem Rechtsakt ergebenden Verpflichtungen für Fluggesellschaften. Sie sind dagegen keine Mittel zur Durchsetzung individueller Ansprüche von Fluggästen.

All diese, schon unmittelbar aus dem Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 ableitbaren und in den Schlussanträgen des Generalanwalts bereits grundgelegten Ergebnisse der Auslegung des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 sind überzeugend, weil sie in enger Anlehnung an Wortlaut und Systematik der einschlägigen unionsrechtlichen Bestimmungen entwickelt wurden. Demgegenüber haben die als Einfallspforte für manchmal nur schwer objektivierbare rechtspolitische Wertungen des EuGH besonders anfälligen teleologischen Überlegungen im Rahmen der vorliegenden Entscheidung eine vergleichsweise geringe Rolle gespielt, wurden sie doch im Grunde nur als Bestätigung für die auf Basis von Wortlaut und Systematik erzielten Auslegungsergebnisse herangezogen. Mögen die Ausführungen des EuGH somit bei manchen vielleicht auf rechtspolitisch motivierten Widerwillen stoßen, so sind sie doch als auf sicherem juristischen Fundament stehend anzusehen.

III. Die bisherige Aufnahme des Erkenntnisses in der rechtswissenschaftlichen Literatur und durch die Europäische Kommission

Es fällt auf, dass der Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 kaum Aufmerksamkeit in der österreichischen und dt Lehre gezollt wurde. In Österreich beschränkt sich Ofner – im Hinblick auf die von ihm gewählte Auseinandersetzung mit dem hier interessierenden Erkenntnis im Rahmen eines Editorials wenig überraschend – darauf, die Entscheidungsgründe des EuGH wiederzugeben.³⁵ Das gleiche gilt für Wukoschitz, und zwar sowohl im Hinblick auf die sich auf eine Wiederholung der Ausführungen des EuGH inhaltlich beschränkende Würdigung des Erkenntnisses als auch bezüglich des Umstandes, dass die Natur seines Beitrags keine tiefergehenden Ausführungen erlaubt.³⁶ Lehofer referiert in seinem „Hinweis“ zur Entscheidung des EuGH nicht mehr als deren Inhalt und ergänzt dies bloß noch um die Information, dass in Österreich die Durchsetzungsstelle iSd Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 die nach dem Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fluggastrechte (PFAG) eingerich-

tete Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – die „apf“ – sei. Diese sei aber nicht zur bescheidmäßigen Durchsetzung der Fluggastrechte im Einzelfall gegenüber den Luftfahrtunternehmen befugt.³⁷

Der Verfasser des vorliegenden Beitrags hat im letztjährigen Jahrbuch zunächst ebenfalls einen Zusammenhang zwischen dem Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 und der nach dem PFAG eingerichteten apf hergestellt und danach die wesentlichen Aussagen der Entscheidung wiedergegeben. Er hält zudem jedoch fest, dass dieses Erkenntnis vor dem Hintergrund der bisherigen unionsrechtlichen Entwicklungen und der diesbezüglichen Diskussion in der rechtswissenschaftlichen Literatur „etwas überraschend ist“. Angesichts der geltenden österreichischen Rechtslage bestehe aber kein unmittelbarer Handlungsbedarf für den österreichischen Gesetzgeber. Ferner weist er darauf hin, dass durch diese Entscheidung ein Deregulierungspotential für den österreichischen Gesetzgeber eröffnet worden sei, dessen Nutzung als rechtspolitische Frage an dieser Stelle nicht näher zu behandeln sei.³⁸

In Deutschland führt Führich zum hier interessierenden Erkenntnis aus, dass nach § 63d LuftVZO die Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 das dt Luftfahrt-Bundesamt sei und in Übereinstimmung mit den vom EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 aufgestellten Grundsätzen das Luftfahrt-Bundesamt nur öffentlich-rechtliche Aufgaben zur generellen Überwachung wahrnehme. Die Durchsetzung individueller Ansprüche gegen die Fluggesellschaft obliege vielmehr den Zivilgerichten und den Schlichtungsstellen. Dem EuGH sei hinsichtlich der von ihm entwickelten Rollenverteilung zwischen den nationalen behördlichen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen und den Zivilgerichten grundsätzlich zuzustimmen. Der EuGH hätte jedoch Veranlassung gehabt, stärker auf die Möglichkeit einer Verhängung von wirksamen und abschreckenden Sanktionen gegen Fluggesellschaften durch die Durchsetzungsstellen hinzuweisen, wenn für diese durch Beschwerden von Fluggästen die systematische Weigerung zur Befolgung der sich aus der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Pflichten erkennbar sei.³⁹ Degott wiederum referiert in seiner Kommentierung des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 mehrfach die in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 gemachten Ausführungen, geht aber selbst in seinen rechtspolitischen Wertungen nie über die der Entscheidung oder den Schlussanträgen zu entnehmenden Aussagen hinaus.⁴⁰ Offenbar auf Grund des Zeitpunkts des Abschlusses seiner Kommen-

tierung des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 konnte Keiler nur die Schlussanträge in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 berücksichtigen und bezieht sich auf sie als Beleg dafür, dass grundsätzlich weder die Durchsetzungs- noch die Beschwerdestelle für die Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche nach der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 „prädestiniert“ sei.⁴¹

Die Europäische Kommission hat die Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 bereits in ihren Leitlinien für die Auslegung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004⁴² berücksichtigt. Sie referiert dabei offensichtlich mit gewissem Bedauern – arg „Der Gerichtshof vertritt allerdings die Auffassung, dass ...“ – die wichtigsten Aussagen des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 zur Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen als Organe der allgemeinen Aufsicht nach Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004, die unionsrechtlich nicht mit einer Durchsetzung individueller, konkreter Ansprüche einzelner Fluggäste betraut werden müssen. Sie weist in weiterer Folge darauf hin, dass der EuGH den Mitgliedstaaten aber die Möglichkeit offengelassen habe, den nationalen Durchsetzungsstellen auch diese Aufgabe zu übertragen, und dass die nationalen Durchsetzungsstellen ungeachtet des Erkenntnisses in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 „verpflichtet sind, Beschwerdeführern im Einklang mit den Grundsätzen guter Verwaltung und mangels alternativer Streitbeilegungsstellen eine fundierte Antwort auf ihre Beschwerden zu erteilen. Zu einer vorbildlichen Praxis würde nach Auffassung der Kommission auch gehören, dass die Fluggäste über Rechtsbehelfe und sonstige Maßnahmen unterrichtet werden, falls sie mit der Bewertung ihres Falls nicht einverstanden sind.“ Darüber hinaus – und für die vorliegende Problemstellung von bloß untergeordneter Bedeutung – empfiehlt die Europäische Kommission, die Fluggäste zu einer Beschwerde bei der zuständigen nationalen Durchsetzungsstelle innerhalb einer angemessenen Frist anzuhalten, auf eine Erhebung von Beschwerden durch die Fluggäste erst nach vorheriger Befassung des Luftfahrtunternehmens hinzuwirken, und eine Beantwortung der Beschwerden durch das Luftfahrtunternehmen innerhalb von zwei Monaten in jeder Amtssprache der Europäischen Union. Sie betont das Recht des Fluggastes, sich für eine Vertretung durch eine andere Person oder Einrichtung zu entscheiden.⁴³

Die Reaktion der Europäischen Kommission in ihren Leitlinien für die Auslegung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 auf die Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 lässt sich wohl am besten als formale Akzeptanz bei rechtspolitischem Widerstand be-

schreiben. Es wäre letztlich angesichts ihrer Stellung im Gefüge der verschiedenen Organe der Europäischen Union offenkundig auch zu viel von ihr verlangt, eine kritische rechtliche Auseinandersetzung mit den Ausführungen des EuGH vorzunehmen. Dass die Europäische Kommission in rechtspolitischer Hinsicht über die eigentlichen unionsrechtlichen Vorgaben hinausgehende Verbraucherschützende Ansätze verfolgt und dies mit einer Berufung auf „Grundsätze[n] guter Verwaltung“ und auf „eine[r] vorbildliche[n] Praxis“ maskiert, kann ihr im Hinblick auf ihre Rolle als Motor der Integration im Grunde ebenfalls nicht vorgeworfen werden. Die Verfolgung derartiger politischer Ziele mag einem je nach politischer Ausrichtung gefallen oder nicht; sie liegt im politischen Ermessens- und Gestaltungsspielraum der Europäischen Kommission.

Demgegenüber überrascht die vergleichsweise geringe Aufmerksamkeit, die dem Erkenntnis in der österreichischen und dt Literatur zuteil wurde. Es ist müßig, über die Gründe für die verhaltene Aufnahme der Entscheidung in der dt und österreichischen Lehre zu spekulieren. Ob der geringe Widerhall in der rechtswissenschaftlichen Literatur Folge der Überzeugungskraft der Argumentation des EuGH, einer möglicherweise unterschätzten praktischen Bedeutung des Erkenntnisses oder rechtspolitischer Vorbehalte gegen die vom EuGH entwickelten Auslegungsergebnisse ist, kann dahingestellt bleiben. Entscheidend ist vielmehr, dass es gegenwärtig zum einen an einer eingehenden Auseinandersetzung in der Literatur mit den Auswirkungen der Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 auf den bisher zu den maßgeblichen unionsrechtlichen Bestimmungen in der deutschen und österreichischen Rechtswissenschaft vertretenen Meinungsstand fehlt. Zum anderen wurde bisher auf eine Prüfung verzichtet, ob das in Umsetzung ua des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 erlassene nationale österreichische Recht mit den sich aus dem Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 ergebenden unionsrechtlichen Vorgaben vereinbar ist. Beides soll nunmehr erfolgen. Dabei wird auch auf allfällige weitere, in der Lehre früher aufgezeigte Defizite des nationalen österreichischen Rechts erneut einzugehen sein.

IV. Die Bedeutung der Entscheidung für das Unionsrecht

A. Der Stellenwert des Erkenntnisses

Die Stringenz der Argumentation des EuGH und des Generalanwalts, die Übereinstimmung zwischen der Entscheidungsbegründung des EuGH einerseits und den Ausführungen in den Schluss-

anträgen des Generalanwalts andererseits sowie die Kürze der Begründung des Erkenntnisses durch den EuGH – von den insgesamt bloß 39 Rn der Entscheidung umfasst die eigentliche Begründung in den Rn 27 bis 38 nur zwölf Rn – und der Schlussanträge von Generalanwalt Bot, dessen eigentliche Analyse der Rechtslage sich auf die Rn 22 bis 41 und damit auf nicht mehr als zwanzig von 42 Rn beschränkt, legen die Vermutung nahe, dass das Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 keine besonders schwierigen Rechtsfragen zu behandeln hatte.

Dieser erste Eindruck täuscht allerdings. Vielmehr erging die Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 in einem Rechtsgebiet voller Unsicherheiten. Die Quelle der Probleme liegt dabei im Umstand, dass die Vorschriften zur Durchsetzung der Fahrgastrechte nach der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004, aber ebenso nach anderen Rechtsvorschriften – auch wenn sie in unmittelbar geltenden unionsrechtlichen Verordnungen normiert sind – jeweils noch der Umsetzung und Ausführung in den Mitgliedstaaten bedürfen.⁴⁴ Die Reichweite und der Inhalt der damit den Mitgliedstaaten eröffneten Gestaltungsspielräume werden von manchen sekundärrechtlichen Unionsrechtsakten zwar näher determiniert. Gerade Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 beschränkt sich jedoch auf eine vergleichsweise knappe Regelung der in diesem Zusammenhang auftretenden Ordnungsprobleme, die mangels hinreichender inhaltlicher Bestimmtheit in manchen Detailfragen praktische⁴⁵ und rechtliche Schwierigkeiten hervorruft.

Bestätigt wird dieser Befund nicht zuletzt dadurch, dass der Reformvorschlag der Europäischen Kommission zur FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004⁴⁶ insb. in seinen Art 16 bis 16b durchaus im Gleichklang mit anderen einschlägigen unionsrechtlichen Rechtsakten insb. zu den Passagier- und Fahrgastrechten in einer komplexen Art und Weise auch und gerade die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen zu präzisieren versucht.⁴⁷ Ausgehend davon, dass nach der Begründung des Vorschlags eines der zentralen Probleme die Durchsetzung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ist,⁴⁸ wird als wesentliches Ziel des Vorschlags die bessere, weil wirksame und einheitliche Durchsetzung der Fluggastrechte definiert.⁴⁹ Eine der Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels ist nach dem Vorschlag die Verstärkung und bessere Koordinierung der Durchsetzungsmaßnahmen auf nationaler Ebene.⁵⁰ Dementsprechend soll nach diesem Vorschlag die Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen präzisiert werden, indem ihnen allgemeine Durchsetzungsaufgaben zugewiesen werden. Für die außegerichtliche Behandlung individueller Beschwerden

sollen weiterhin die Beschwerdestellen zuständig sein.⁵¹ Die Beibehaltung der schon in Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 grundgelegten „funktionelle[n] Trennung zwischen allgemeiner Durchsetzung und der Bearbeitung individueller Beschwerden“ ist somit eine explizit angesprochene Konstante auch des Reformvorschlags.⁵² Erreicht werden soll das Ziel des Reformvorschlags durch eine bessere Kooperation von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen, durch eine inhaltliche Ausdehnung der Überwachungsaufgaben der Durchsetzungsstellen sowie durch einen verbesserten Informationsaustausch und förmliche Koordinierungsverfahren zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen untereinander und mit der Europäischen Kommission.⁵³ Derartige Reformvorschläge würden sich aber erübrigen, wenn das bisherige, durch Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 normierte Durchsetzungssystem anstandslos funktionieren würde.

Weiter erschwert wurde die Lage durch das im Grunde vollständige Fehlen einschlägiger Vorjudikatur des EuGH. Obwohl sich der EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 auf seine Entscheidungen sowohl in der Rs C-12/11⁵⁴ als auch in der Rs C-83/10⁵⁵ als Beleg für die von ihm in dem hier gegenständlichen Erkenntnis postulierte Rollenverteilung zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen und den mitgliedstaatlichen Gerichten bezogen hat,⁵⁶ trägt weder die von ihm zitierte Rn des Erkenntnisses in der Rs C-12/11 noch die Entscheidung in der Rs C-83/10 in ihrer Gesamtheit die vom Gerichtshof nunmehr gemachte Aussage zur Aufgabenverteilung zwischen der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 einerseits und den mitgliedstaatlichen Gerichten andererseits. Der bereits von Generalanwalt Bot in seinen Schlussanträgen festgehaltene Befund, dass die Erkenntnisse des EuGH in der Rs C-12/11, in der Rs C-264/06 sowie in der Rs C-333/06 Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 nur erwähnt haben, ohne jedoch auf die entscheidungswesentliche Rechtsfrage einzugehen, ist somit zutreffend.⁵⁷ Die Entscheidung des EuGH in der Rs C-264/06 betraf schließlich ausweislich der im Amtsblatt wiedergegebenen Klagsgründe ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Luxemburg wegen Nichteinhaltung der sich aus Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Verpflichtung zur Einführung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen⁵⁸ und endete mit einer diesbezüglichen Verurteilung von Luxemburg.⁵⁹ Nichts anderes gilt für das Erkenntnis des EuGH in der Rs C-333/06. Dieses betraf ein letztlich mit einer Verurteilung von Schweden endendes Vertragsverletzungsverfahren wegen Verletzung

der sich aus Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Pflicht des Mitgliedstaats zur Normierung von Sanktionen für Verstöße gegen Art 14 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004.⁶⁰ In beiden Fällen fand – in Anbetracht des Streitgegenstands wenig überraschend – keine erkennbare inhaltliche Auseinandersetzung mit Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 statt, sodass sich aus diesen Entscheidungen keinerlei Anhaltspunkte betreffend die aus Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 abzuleitenden materiellen Anforderungen an das unionsrechtliche System der Durchsetzungs- und Beschwerdestellen ergeben.

Die Liste der Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 betreffenden Vertragsverletzungsverfahren lässt sich fortsetzen: Gegen Belgien wurde im Jahr 2006 unter Berufung darauf, die von Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 geforderten wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen im nationalen Recht nicht vorgesehen zu haben, ein Vertragsverletzungsverfahren zur Rs C-65/06 eingeleitet.⁶¹ Dieses wurde unter Verpflichtung Belgiens zum Kostenersatz vor Fällung eines Erkenntnisses beendet.⁶² Ebenfalls im Jahr 2006 wurde gegen Österreich zur Rs C-235/06 ein Vertragsverletzungsverfahren unter Berufung auf eine Verletzung von Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 ausweislich der Klagsgründe deshalb eingeleitet, weil nach dieser Bestimmung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für Fluggesellschaften für den Fall vorzusehen sind, dass keine Ausgleichszahlung geleistet, keine anderweitige Beförderung angeboten oder kein Erstattungsanspruch gewährt wird, und Österreich nach Informationen der Europäischen Kommission keine derartigen wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen festgelegt habe.⁶³ Auch hier wurde die Rechtssache durch deren Streichung unter Verpflichtung Österreichs zum Kostenersatz erledigt, ohne dass es zu einer inhaltlichen Entscheidung des EuGH kam.⁶⁴

Insoweit es in der Rs C-65/06 sowie in der Rs C-235/06 zu keiner Entscheidung in der Sache durch den EuGH gekommen ist, versteht es sich von selbst, dass diese Verfahren keine Hinweise für das rechtliche Verständnis des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 geben können. Von Interesse ist jedoch, dass die Europäische Kommission in allen vier Verfahren, also die Rs C-264/06, die Rs C-333/06, die Rs C-65/06 und die Rs C-235/06, die Vertragsverletzung letzten Endes mit der fehlenden Normierung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen iSd Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO

– VO (EG) Nr. 261/2004 und nicht unmittelbar mit dem Fehlen einer Durchsetzungs- oder Beschwerdestelle gemäß Art 16 Abs 1 und 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 oder der unzureichenden Ausgestaltung der Rechtsposition derartiger Stellen begründet hat. Auf diesen Umstand wird in weiterer Folge noch zurückzukommen sein.⁶⁵

Das Vorhandensein einer unionsrechtlich vorgesehenen Durchsetzungs- und Beschwerdestelle war jedoch unzweifelhaft in Verbindung mit anderen unionsrechtlichen Rechtsakten betreffend Passagier- und Fahrgastrechte von Relevanz. So wurde wegen des Fehlens einer Durchsetzungs- und Beschwerdestelle gemäß VO (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Busverkehr⁶⁶ ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet; zudem drohte wegen des Fehlens einer solchen Stelle gemäß VO (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im Schiffsverkehr⁶⁷ ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren.⁶⁸ Ferner hat die Europäische Kommission gegen Italien wegen des Fehlens einer Behörde zur Überwachung der Anwendung der VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr⁶⁹ und der unterlassenen Festlegung der Unrechtsfolgen bei Verstößen gegen diese Verordnung ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet und Klage vor dem EuGH erhoben.⁷⁰ Abgesehen davon, dass diese Verfahren zu keinen Erkenntnissen des EuGH mit inhaltlichen Aussagen geführt haben und ohnedies bei allfälligen materiellen Aussagen in derartigen Entscheidungen noch deren Allgemeingültigkeit und inhaltliche Übertragbarkeit auf jeweils andere unionsrechtliche Rechtsakte zu prüfen wäre,⁷¹ hätten Urteile des EuGH in solchen Verfahren wohl keine besonderen Aufschlüsse für das vorliegend interessierende Rechtsproblem geben können. Fehlen unionsrechtlich vorgeschriebene Durchsetzungs- oder Beschwerdestellen gänzlich, so besteht schließlich keine Veranlassung für den EuGH, zu Fragen der notwendigen inhaltlichen Ausgestaltung derartiger Stellen Stellung zu nehmen. Allerdings indizieren all diese Verfahren zumindest, dass Fragen der Einrichtung von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen offenkundig ein rechtsaktsübergreifendes Problem darstellen.

Immerhin hat der EuGH aber in seinem schon früher ergangenen Erkenntnis in der Rs C-12/11 ausgeführt, Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 dürfe nicht so ausgelegt werden, dass allein den nationalen Durchsetzungsstellen die Ahndung von Verstößen gegen die in Art 5 Abs 1 lit b und Art 9 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 geregelten Betreuungspflichten vorbehalten sei. Vielmehr könne sich der Flug-

gast auch vor einem nationalen Gericht auf eine derartige Verletzung dieser Betreuungspflichten berufen.⁷² Dass diese Ablehnung eines Sanktionsmonopols der Durchsetzungsstelle in Anbetracht von EG 22 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 nicht sonderlich überraschend ist, ändert nichts an der Nützlichkeit der damit vom EuGH explizit vorgenommenen Klarstellung.⁷³

Ferner hat der EuGH in der Rs C-509/11 zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr festgehalten, dass Art 30 Abs 1 Unterabs 1 VO (EG) Nr. 1371/2007 kein Mittel zur Erweiterung von nach dem relevanten nationalen Recht beschränkten Kompetenzen der Durchsetzungsstelle ist. Die zuständigen nationalen Stellen sind jedoch verpflichtet, das nationale Recht so weit wie möglich im Lichte des Wortlauts und des Zwecks der Verordnung auszulegen und anzuwenden, um das mit ihr gewünschte Ergebnis zu erreichen.⁷⁴ Mehr zu verschiedenen in Verbindung mit Durchsetzungsstellen auftretenden Problemstellungen lässt sich den Schlussanträgen des Generalanwalts Jääskinen in dieser Rechtssache entnehmen. Dessen diesbezügliche Ansichten wurden jedoch nur im Rahmen eines unter der Überschrift „C – Ergänzende Bemerkungen“ ausgeführten obiter dictum entwickelt und haben im Grunde bloß die Ausführungen von EuGH und Generalanwalt in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 vorweggenommen.⁷⁵ Sie wurden und werden daher ebenso wie die Aussagen des EuGH in der Rs C-509/11 an den jeweils passenden Stellen dieser Untersuchung noch näher gewürdigt.⁷⁶

Im Hinblick auf den sich aus der bisherigen spärlichen und auf Einzelfragen beschränkten Rsp ergebenden dogmatischen Stand hat die Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 somit insgesamt betrachtet eindeutig eine Lücke betreffend die Auslegung und das Verständnis des Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 im Besonderen und des Instituts der Durchsetzungs- und Beschwerdestellen im Allgemeinen wenigstens in weiten Teilen geschlossen. Dies ist umso höher zu bewerten, als die Europäische Kommission in ihren nach dem Erkenntnis in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 erlassenen Leitlinien für die Auslegung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 auf weitere, über die Entscheidung hinausgehende Auslegungshinweise im Grunde vollständig verzichtet hat.⁷⁷ Es handelt sich insoweit bei der Entscheidung des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 unzweifelhaft um einen entscheidenden dogmatischen Fortschritt, dessen bislang stiefmütterliche Behandlung in der

österreichischen und dt Literatur verwundert.

B. Zur Übertragbarkeit des Erkenntnisses auf andere Rechtsakte

Manche der in der Literatur bezüglich der Rolle der Durchsetzungs- und Beschwerdestellen aufgetretenen Unsicherheiten haben ihre Ursache unzweifelhaft darin, dass das Unionsrecht weit davon entfernt ist, eine einheitliche, in den verschiedenen Rechtsakten übereinstimmend geregelte Position zur Kompetenzverteilung zwischen Durchsetzungsstellen, nationalen Gerichten und Beschwerdestellen entwickelt zu haben. Allein auf dem Gebiet der Passagier- und Fluggastrechte finden sich mit EG 21 und EG 22 sowie Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 inhaltlich vergleichbare, aber im Detail durchaus abweichende, idR ausdifferenziertere Bestimmungen etwa in EG 22 und in den Art 30 bis 32 VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, in den EG 22 bis 26 und den Art 25 bis 28 VO (EU) Nr. 1177/2010 über die Fluggastrechte im Schiffsverkehr sowie in den EG 20 bis 22 und 24 und in den Art 28 bis 31 VO (EU) Nr. 181/2011 über die Fluggastrechte im Busverkehr. Zwar entspricht es auf der einen Seite dem Grundsatz systematischer Interpretation, zur Auslegung eines bestimmten Rechtsakts vergleichbare Regelungen anderer Rechtsakte heranzuziehen. Auf der anderen Seite erschweren die in den verschiedenen unionsrechtlichen Rechtsakten vorzufindenden Unterschiede betreffend die Ausgestaltung an sich vergleichbarer Problembereiche über den einzelnen Rechtsakt hinausgehende allgemeine Aussagen zu den unionsrechtlichen Anforderungen an die dem mitgliedstaatlichen Gesetzgeber obliegende konkrete Einrichtung von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen.

Diese Schwierigkeiten finden ihre Fortsetzung in der Frage der Übertragbarkeit der im Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 gemachten Ausführungen auf andere Rechtsakte. An sich liegt es nämlich angesichts der inhaltlichen Verwandtschaft nahe, diese Entscheidung zur Auslegung vergleichbarer unionsrechtlicher Vorschriften heranzuziehen. Das gilt umso mehr, je allgemeiner und grundsätzlicher der Charakter der Aussagen des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 ist.

Einer solchen Vorgangsweise können jedoch zunächst schon abweichende sekundärrechtliche Regelungen entgegenstehen. So hat der EuGH etwa auf Basis entsprechender expliziter unionsrechtlicher Vorgaben in der Rs C-489/15 festgehalten, dass den nationalen güterverkehrsrechtlichen Regulierungsstellen eine grundsätzlich ausschließliche Zuständigkeit zukommt, die nur

unter dem Vorbehalt einer späteren gerichtlichen Überprüfung steht.⁷⁸ Damit ist in diesem Fall kein Platz für eine Übertragung des sich aus dem Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 ergebenden Grundsatzes, dass das mitgliedstaatliche Recht die Durchsetzung konkreter, individueller Ansprüche einem Verfahren vor den ordentlichen Gerichten vorbehalten darf. Umgekehrt lässt sich die Aussage des EuGH in der Rs C-489/15 zur ausschließlichen Zuständigkeit einer Regulierungsstelle wohl kaum auf Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 übertragen, ist doch spätestens seit der – hier bereits näher gewürdigten⁷⁹ – Entscheidung des EuGH in der Rs C-12/11 unbestreitbar, dass es kein Sanktionsmonopol der Durchsetzungsstelle gemäß Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 geben darf.⁸⁰

In einem anderen telekommunikationsrechtlichen Erkenntnis hat der EuGH festgehalten, dass auf Basis entsprechender sekundärrechtlicher Vorgaben die diesbezüglich unionsrechtlich vorgesehenen Streitbeilegungsverfahren eine aktive Intervention eines Dritten zur Beilegung der Streitigkeit durch Vorschlag oder Vorschreiben einer Lösung erfordern und sich nicht auf Versuche beschränken dürfen, eine Annäherung der Parteien zu dem Zweck herbeizuführen, dass diese selbst eine einvernehmliche Lösung finden.⁸¹ Demgegenüber ergibt sich aus dem Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15, dass es hinsichtlich der Beschwerdestelle nach Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 unionsrechtlich ausreichend ist, falls die Beschwerdestelle die Beschwerden des Fluggastes entgegennimmt und ihn allgemein in seinem Anliegen unterstützt. Dies ist als Folge der mangels entsprechender sekundärrechtlicher Vorgaben den Mitgliedstaaten zustehenden Gestaltungsfreiheit anzusehen, unter Wahrung der praktischen Wirksamkeit des jeweils einschlägigen Sekundärrechts sowie der Grundsätze der Äquivalenz, der Effektivität und des effektiven gerichtlichen Rechtsschutzes die näheren Modalitäten derartiger Verfahren festzulegen.⁸² Bei der konkreten Ausgestaltung insb. durch Einräumung von Kompetenzen zur Prüfung und Setzung von Maßnahmen auf individuelle Beschwerden hin sind ferner sich aus den Grundrechten der Europäischen Union, namentlich aus Art 47 GRCh, ergebende Schranken zu beachten.⁸³

Darüber hinaus können einer Übertragbarkeit von in der Entscheidung in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 gemachten Aussagen weiters teleologische Überlegungen entgegen gehalten werden, die Berechtigung allein in Verbindung mit einem bestimmten Rechtsakt haben.⁸⁴ Dies wird in Anbetracht der wohl allen Arten von Durch-

setzungs- und Beschwerdestellen gemeinsamen Teleologie nicht oft der Fall sein; gänzlich auszuschließen ist es aber nicht. Unter Berücksichtigung all dieser Überlegungen sollte insgesamt aber mehr dafür als dagegen sprechen, dass die in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 gemachten Ausführungen zu unionsrechtlich vorgegebenen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen jedenfalls grundsätzlich – insb. soweit ihnen allgemeiner Charakter zukommt – zumindest auf die verschiedenen unionsrechtlichen Rechtsakte zu Passagier- und Fahrgastrechten sinngemäß anwendbar sind.

C. Einzelfragen

Nachstehend sollen nun einige, in der österreichischen und dt Literatur vor dem Erkenntnis des EuGH in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 vertretene Hypothesen zur Ausgestaltung von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen vor dem Hintergrund des nunmehr durch die Entscheidung des EuGH erreichten dogmatischen Standes kritisch überprüft werden. Dabei wird sich zeigen, dass die meisten insb. in der dt Lehre unter Berufung auf Unionsrecht postulierten Anforderungen an das Durchsetzungs- und Beschwerdestellenwesen nicht – mehr – haltbar sind.

1. Verpflichtende Einrichtung echter Schlichtungsstellen?

Besonders in DtlD findet sich ein auch durch organisatorische Trennung verwirklichter Dualismus zwischen Durchsetzungsstellen und Schlichtungseinrichtungen. So werden Schlichtungsstellen nicht als nationale Durchsetzungsstellen gemäß Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004, sondern als Mittel des zivilrechtlichen Schutzes des Fluggastes eingerichtet und verstanden.⁸⁵ Durchsetzungsstelle iS dieser unionsrechtlichen Bestimmung ist dagegen das mit Mitteln des Ordnungswidrigkeitenrechts wie Bußgeldern – also nach österreichischem Verständnis mit Mitteln des Verwaltungsstrafrechts – handelnde Luftfahrt-Bundesamt.⁸⁶

Diese Vorgangsweise zur Umsetzung der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben wird aber nicht allein im Anwendungsbereich der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 praktiziert. Vielmehr gilt für die in den unionsrechtlichen Rechtsakten zu den Passagier- und Fahrgastrechten vorgesehenen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen allgemein, dass nach dt Verständnis den jeweiligen nationalen Durchsetzungsstellen „eine gewerberechtliche Aufsicht“ obliegt, die von der privatrechtlichen Schlichtung zu unterscheiden ist.⁸⁷ Durchsetzungsstellen haben gerade nicht „über die Begründetheit von Individualansprüchen der Reisenden als Schlichter

zu entscheiden, sondern sollen mit Mitteln des öffentlichen Rechts die generelle Umsetzung der Rechte der Verordnungen durchsetzen.⁸⁸ Durchsetzungsstelle für die Fahrgastrechte nach der VO (EG) Nr. 1371/2007 betreffend den Eisenbahnverkehr sowie für jene nach der VO (EU) Nr. 181/2011 betreffend den Busverkehr ist in Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt.⁸⁹

Dagegen erfolgt die Schlichtung privatrechtlicher Ansprüche in Dtlid regelmäßig durch eine eigene Schlichtungseinrichtung.⁹⁰ So ist für den Luftverkehr primär die unternehmensgetragene Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp)⁹¹ sowie subsidiär eine behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz zuständig.⁹² Für den Busverkehr, den Bahnverkehr sowie den Schiffsverkehr wird die Funktion der Schlichtungseinrichtung nunmehr ebenfalls von der söp wahrgenommen.⁹³

Der in Deutschland verfolgte Ansatz zur Erfüllung der einschlägigen unionsrechtlichen Anforderungen ist an sich rechtlich unbedenklich. Es ist nämlich nach in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 geäußertes, insoweit übereinstimmender Auffassung von EuGH und Generalanwalt zum einen zulässig, dass der mitgliedstaatliche Gesetzgeber der nationalen Durchsetzungsstelle bloß eine allgemeine, generelle Aufsicht betreffend die Einhaltung der unionsrechtlichen Vorgaben als Kompetenz zuweist. Auch eine organisatorische und funktionelle Trennung von Durchsetzungs- und Beschwerdestelle ist zum anderen unionsrechtlich insb. in Anbetracht des Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 nicht zu beanstanden. Dass der Beschwerdestelle unionsrechtlich die Funktion einer außergerichtlichen Streitbeilegung nach der Art eines Mediators durch den nationalen Gesetzgeber zugewiesen werden darf, hat der Generalanwalt in seinen Schlussanträgen zu den verb Rs C-145/15 und C-146/15 explizit klargestellt.⁹⁴

Unklar ist jedoch, ob einer privat organisierten echten Schlichtungseinrichtung als solches die Rolle einer Beschwerdestelle iSd unionsrechtlichen Vorgaben zukommen kann. Keiler versucht derartige Vorgangsweisen offenbar dadurch rechtlich abzusichern, dass er unter Berufung auf Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 neben den Durchsetzungsstellen und den Beschwerdestellen noch eine weitere Kategorie von unionsrechtlich grundgelegten nationalen Stellen anerkennen möchte. Zu diesen zählt er offenkundig die privat organisierten echten Schlichtungseinrichtungen.⁹⁵ Mit den von EuGH und Generalanwalt in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 gemachten Aussagen ist einer solchen Auslegung des Art 16 Abs 2 Flug-

gastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 jedenfalls der Boden entzogen. Es ist aber fraglich, ob es einer derartigen Rechtsgrundlage überhaupt bedarf. Vielmehr ist es Sache der Mitgliedstaaten, eine Beschwerdestelle im Einklang mit ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften – etwa durch eine entsprechende Zertifizierung oder ähnliche, dem nationalen Recht bekannte Maßnahmen – so zu organisieren, dass sie als dem Staat zurechenbar anzusehen ist. Das gilt umso mehr, als Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 als Zurechnungskriterium nur eine Benennung dieser Stelle durch den Mitgliedstaat verlangt und insoweit keine besonders hohen Anforderungen gestellt werden.

Darüber hinausgehend wurde in Deutschland zudem von manchen von einer unionsrechtlichen Pflicht zur Ausgestaltung der Beschwerdestelle als echte Schlichtungseinrichtung mit der Aufgabe ausgegangen, konkrete, individuelle Ansprüche durchzusetzen. Anknüpfend an der schon im Unionsrecht angelegten Differenzierung zwischen der Aufgabe der Durchsetzung einerseits und jener der Bereitstellung einer Beschwerdemöglichkeit andererseits haben einzelne – wenn auch wohl nicht unwidersprochen⁹⁶ – die unionsrechtlich vorgeschriebene Eröffnung einer Beschwerdemöglichkeit weit als Möglichkeit zur Schlichtung zivilrechtlicher Ansprüche verstanden und daraus eine unionsrechtliche Pflicht zur Einführung einer echten Schlichtungsstelle abgeleitet.⁹⁷ Andere halten im Hinblick auf Art 16 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 und sowie Art 30 f VO (EG) Nr. 1371/2007 zwar fest, dass aus diesen Vorschriften keine Pflicht zur Einrichtung eines außergerichtlichen Schlichtungsverfahrens folge. Dahinter steht die Auffassung, dass Schlichtungsstellen eben keine unionsrechtlich vorgeschriebenen Durchsetzungsstellen sind.⁹⁸ Eine Pflicht zur Einführung eines Schlichtungsstellenverfahrens soll sich jedoch daraus ergeben, dass andernfalls angesichts der im vorliegenden Zusammenhang regelmäßig relevanten geringen Streitwerte und der darauf beruhenden Hürden einer gerichtlichen Geltendmachung solcher Ansprüche für den Fahrgast die praktische Wirksamkeit des Unionsrechts nach dem Grundsatz des *effet utile* gefährdet wäre.⁹⁹

Derartige Versuche, einen unionsrechtlichen Zwang zur Ausgestaltung von Beschwerdestellen als echte Schlichtungseinrichtungen zu begründen, lassen sich nunmehr nicht mehr aufrechterhalten. Aus den Ausführungen von EuGH und Generalanwalt in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 folgt vielmehr eindeutig, dass die unionsrechtlich vorgesehenen Beschwerdestellen vom mitgliedstaatlichen Gesetzgeber auf die Rolle einer Information des Beschwerdeführers etwa zu

möglichen Vorgangsweisen beschränkt werden können und die Durchsetzung individueller, konkreter Ansprüche den nationalen, ordentlichen Gerichten allein vorbehalten werden darf.¹⁰⁰

2. Verpflichtende Trennung von Durchsetzungsstelle und Schlichtungseinrichtung?

Eine weitere in der dt Literatur behandelte Problemstellung im Hinblick auf die unionsrechtlich vorgegebenen Anforderungen zur Ausgestaltung von Durchsetzungsstellen auf der einen Seite und von Beschwerdestellen auf der anderen Seite ist die Frage nach der Notwendigkeit einer Trennung dieser beiden Einrichtungen. Dazu wird auf dem Boden des deutschen Rechts und wegen der unterschiedlichen Aufgabenzuweisungen, aber auch unter Berufung auf Art 30 Abs 1 Unterabs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 sowie unter Heranziehung zusätzlicher unionsrechtlicher Argumente eine strikte Trennung der Durchsetzungsstelle von der Schlichtungsstelle verlangt.¹⁰¹ Auch bei subsidiärer Zuweisung der Aufgaben einer Schlichtungsstelle an eine Behörde sei Art 30 Abs 1 Unterabs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 zu beachten.¹⁰²

Dabei ist von vornherein wohl ohne weiteres einsichtig, dass sich auf das nationale Recht beziehende Überlegungen für die Rechtslage im betreffenden Mitgliedstaat Bedeutung haben mögen, aber für die Ermittlung der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben außer Betracht zu bleiben haben.

Aus den – letztlich auf dem Sekundärrecht beruhenden – unterschiedlichen Aufgabenzuweisungen an Durchsetzungs- und Beschwerdestellen wird sich wiederum ein derartiges Gebot einer strikten Trennung beider Einrichtungen nicht ableiten lassen. So ergibt sich etwa aus Art 16 Abs 2 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 explizit die Zulässigkeit einer Vereinigung von Durchsetzungs- und Beschwerdestelle in einer einzigen Institution, und zwar ungeachtet der auch im Anwendungsbereich der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 unzweifelhaft unterschiedlichen Funktionen der beiden Stellen. Beide Aufgabenzuweisungen sind somit nach Ansicht des Unionsgesetzgebers zumindest insoweit als miteinander kompatibel anzusehen, dass die Stellen in einer Einrichtung zusammengeführt werden können.

Zudem ist die Berufung auf Art 30 Abs 1 Unterabs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 zur Rechtfertigung eines solchen Trennungsgebots verfehlt. Diese Bestimmung normiert nämlich ein Unabhängigkeitsgebot zugunsten der Durchsetzungsstelle gemäß diesem Sekundärrechtsakt. Die Beschwerde- oder Schlichtungsstelle wird demgegenüber in

Art 30 Abs 1 Unterabs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 weder als vom Unabhängigkeitsgebot begünstigte Einrichtung noch als Institution erwähnt, von deren Einfluss die Durchsetzungsstelle durch das Unabhängigkeitsgebot bewahrt werden muss. Dazu kommt, dass EG 25 und Art 25 Abs 1 Unterabs 2 VO (EU) Nr. 1177/2010 ein vergleichbares Unabhängigkeitsgebot kennen. Dieser Rechtsakt dürfte aber ausweislich von EG 25 VO (EU) Nr. 1177/2010 von der Zulässigkeit einer Vereinigung der Funktionen von Durchsetzung und Schlichtung in einer Institution ausgehen. Dementsprechend trägt Art 30 Abs 1 Unterabs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 in Anbetracht seines Regelungsgehalts schon nicht die Annahme eines Gebots zur Trennung von Durchsetzungs- und Beschwerdestelle im Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1371/2007. Umso weniger lässt sich auf diese Bestimmung eine allgemeine, rechtsaktsübergreifende Pflicht zur Trennung von Durchsetzungs- und Beschwerdestelle stützen.

Dies bedeutet nun keineswegs, dass bei der Ausgestaltung von Beschwerdestellen keinerlei Schranken zu beachten wären. Vielmehr sind Art 30 Abs 1 Unterabs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 sowie EG 25 und Art 25 Abs 1 Unterabs 2 VO (EU) Nr. 1177/2010 Hinweise darauf, dass derartige Stellen insb. bei einer Ausgestaltung als echte Schlichtungseinrichtungen eine entsprechende Unabhängigkeit von solchen Institutionen aufweisen müssen, bei denen im Rahmen einer Schlichtung die Gefahr einer Verfolgung eigener Interessen besteht. Diese Anforderung ist allerdings nichts, was sich nicht bereits aus den allgemeinen unionsrechtlichen Vorgaben zur Ausgestaltung derartiger Stellen ergeben würde.¹⁰³

Auf Basis dieser Überlegungen ist offenkundig, dass ein Trennungsgebot rechtfertigende Gefahren für die Unabhängigkeit von Beschwerdestellen sich nicht aus ihrer organisatorischen Vereinigung mit Durchsetzungsstellen ergeben werden. Beide Stellen verfolgen schließlich mit unterschiedlichen Ansätzen und Mitteln das gleiche Ziel einer effektiven Durchsetzung unionsrechtlicher Vorgaben. Dementsprechend bringt die Europäische Kommission in ihren Leitlinien für die Auslegung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 gerade eine gewisse Sympathie für eine Zusammenlegung von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen in einer Einrichtung zum Ausdruck.¹⁰⁴ Dagegen bestehen unzweifelhaft derartige Gefahren bei unternehmens- oder Verbraucherschutzgetragenen Institutionen, denen die Aufgabe einer Beschwerdestelle zugewiesen wird. Selbst bei derartigen, von einer der beiden Marktseiten getragenen Einrichtungen wird aber unionsrechtlich zur Wahrung der gebotenen Unabhängigkeit keine strikte, dh vollständige

Trennung von der jeweiligen organisierenden oder finanzierenden Institution verlangt werden müssen. Ausreichend sollten hinreichende Vorkehrungen zur Wahrung der Unabhängigkeit der Beschwerdestelle sein. Diese werden umso strenger sein müssen, je mehr Aufgaben einer echten Schlichtungseinrichtung die Beschwerdestelle auf Grund ihrer konkreten Ausgestaltung zu übernehmen hat.

3. Die Sanktionierung von Verstößen

Vor dem Hintergrund der von EuGH und Generalanwalt in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 vorgenommenen Auslegung des Sanktionenbegriffs gemäß Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 kann nicht mehr zweifelhaft sein, dass sich die in dieser Bestimmung getroffenen Anordnungen nicht auf die Beschwerdestelle,¹⁰⁵ sondern allein auf die Durchsetzungsstelle beziehen. Damit stellen sich hier nur mehr zwei Fragen:

a. Verstoß gegen Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 bei Fehlen einer Durchsetzungsstelle?

Es wurde bereits an anderer Stelle der vorliegenden Arbeit darauf hingewiesen, dass die Europäische Kommission in einer Vielzahl von Vertragsverletzungsverfahren eine Klage letztlich auf die Nichteinhaltung der sich aus Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 oder aus anderen vergleichbaren Bestimmungen verwandter Rechtsakte betreffend die Passagier- und Fahrgastrechte ergebenden Verpflichtung zur Einführung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen gestützt hat.¹⁰⁶ Zwar ist auf Basis der diesbezüglich allgemein zugänglichen Unterlagen meist nicht nachvollziehbar, welche Umstände die Europäische Kommission im Detail zur Annahme einer solchen Verletzung veranlasst haben. Es gibt jedoch – wie schon dargestellt – Hinweise darauf, dass auch das vollständige Fehlen einer Durchsetzungs- oder Beschwerdestelle oder die unzureichende Ausgestaltung der Rechtsposition derartiger Stellen als Verletzung des Gebots zur Einführung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen angesehen wurde. Nicht zuletzt das im Jahr 2006 gegen Österreich zur Rs C-235/06 wegen Verletzung des Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren bestätigt diese Auffassung. Ausweislich der Klagsgründe war dafür – wie ebenfalls bereits referiert – nicht das Fehlen einer Durchsetzungs- oder Beschwerdestelle als solches, sondern offenbar primär die vor dem Hintergrund des Unionsrechts als nicht hinreichend effektiv angesehene Sanktionierung von Verstößen allein durch die Zivilgerichte für

die Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens maßgeblich. Dies dokumentiert auch der Umstand, dass das Verfahren nach Einführung eines Streitbeilegungsverfahrens für Streit- und Beschwerdefälle wegen behaupteter Verstöße gegen die VO (EG) Nr. 261/2004 sowie eines einschlägigen Verwaltungsstraftatbestandes eingestellt wurde.¹⁰⁷

Ein Verständnis der in Art 16 Abs 3 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 und vergleichbaren Bestimmungen anderer unionsrechtlicher Rechtsakte niedergeschriebenen Verpflichtung zur Normierung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen als Ansatzpunkt für ein Vertragsverletzungsverfahren auch wegen des völligen Fehlens einer unionsrechtlich vorgeschriebenen Durchsetzungs- oder Beschwerdestelle dürfte indes angesichts der vom EuGH und vom Generalanwalt dieser Vorschrift in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 gegebenen Deutung ausscheiden. Demnach ist der Begriff der Sanktionen nämlich auf solche Maßnahmen beschränkt, die eine Durchsetzungsstelle in Reaktion auf Verletzungen von unionsrechtlichen Pflichten des Verkehrsträgers gegen diesen ergreift.¹⁰⁸ Er erstreckt sich somit nicht auf die Ausgestaltung des Wegs der Rechtsdurchsetzung und fordert insb. kein auf Grund eigener organisatorischer Vorkehrungen besonders wirkungsvolles Verfahren. Das gilt ungeachtet der Tatsache, dass das vollständige Fehlen einer Durchsetzungsstelle die unionsrechtlich geforderte Sanktionierung des Verkehrsträgers von vornherein unmöglich macht und insoweit die sekundärrechtliche Pflicht zur Einführung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen ebenfalls verletzt muss. Ein allfälliges Fehlen einer unionsrechtlich gebotenen Durchsetzungs- oder Beschwerdestelle wird daher in einem Vertragsverletzungsverfahren zukünftig allein als Verletzung einer sekundärrechtlich konkret vorgegebenen mitgliedstaatlichen Pflicht zur Einrichtung einer derartigen Stelle zu relevieren sein.

b. Allgemein zur Verfügung stehende zivil- oder unternehmensrechtliche Behelfe als hinreichende Sanktionen?

Schon im Jahr 2009 hat der Verfasser unter Berufung auf das auch in der vorliegenden Arbeit wiederholt gewürdigte Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich in der Rs C-235/06 darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit allein einer gerichtlichen Durchsetzung von sich aus den einschlägigen unionsrechtlichen Verordnungen ergebenden Ansprüchen der dem Sekundärrecht entspringenden Forderung nach wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen für sich genommen nicht genügt.¹⁰⁹ Diese Erkennt-

nis führte in weiterer Folge zur Schlussfolgerung, dass eine bloß lauterkeitsrechtliche Sanktionierung von Verstößen gegen die Preisinformativpflichten gemäß der VO (EG) Nr. 1008/2008¹¹⁰ im Allgemeinen und Art 24 VO (EG) Nr. 1008/2008 im Besonderen unzureichend ist und entsprechende Verwaltungsstraftatbestände vorzusehen sind.¹¹¹ Im Jahr 2015 wurde weiters von Authried das vor dem Erlass des österreichischen Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (PFAG) geltende und aus der Möglichkeit zur Erhebung von Unterlassungsklagen bestehende Sanktionssystem als wenig effektiv angesehen und daher die Umsetzung der unionsrechtlichen Verpflichtung als fraglich bezeichnet.¹¹²

Aber nicht nur die Sanktionierung von Verstößen gegen unionsrechtliche Vorgaben allein durch allgemein zur Verfügung stehende gerichtliche Rechtsbehelfe zur Durchsetzung von Leistungsansprüchen und im Wege ohnedies in der Rechtsordnung vorgesehener lauterkeitsrechtlicher Verfahren wurde als unionsrechtlich bedenklich eingestuft. Der Verfasser hat im Jahr 2010 unter Hinweis auf die sich aus EG 22 und v.a. Art 32 VO (EG) Nr. 1371/2007 ergebende unionsrechtliche Verpflichtung zur Festlegung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen weiters festgehalten, dass die das Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1371/2007 begleitende Normierung von Verwaltungsstraftatbeständen in § 167 EisenbahnG als solche zwar grundsätzlich den unionsrechtlichen Anforderungen genügen dürfte. Die konkret gewählte Ausgestaltung der einzelnen Verwaltungsstraftatbestände lasse jedoch Zweifel an der Unionsrechtskonformität der österreichischen Umsetzung der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben aufkommen.¹¹³ Die damals gesetzlich in § 78a und § 78b EisenbahnG vorgesehene Ausgestaltung der Befugnisse und Möglichkeiten der Schienen-Control GmbH als Schlichtungsstelle wurde als im Einklang mit Art 17 Abs 2 und 27 VO (EG) Nr. 1371/2007 stehend beurteilt, weil das Unionsrecht keine Verantwortlichkeit der Durchsetzungsstelle für die Unterstützung der Durchsetzung von dem Fahrgast zustehenden zivilrechtlichen Ansprüchen verlange.¹¹⁴ Wegen ihres unverbindlichen Charakters und der inhaltlichen Beschränktheit der der Schlichtungsstelle nach österreichischem Recht zukommenden Kompetenzen könne diese aber die unionsrechtswidrigen Durchsetzungsdefizite betreffend § 167 EisenbahnG nicht ausgleichen. Dies gelte ungeachtet des Umstandes, dass nach österreichischem Recht unzweifelhaft eine Möglichkeit zur gerichtlichen Geltendmachung allfälliger nach der VO (EG) Nr. 1371/2007 bestehender Ansprüche existiere.¹¹⁵

Bestätigt wurden die hier referierten, schon frü-

her entwickelten Ansichten des Verfassers zu Inhalt und Reichweite der sekundärrechtlichen Pflicht zur Einführung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen durch die Schlussanträge des Generalanwalts Jääskinen in der Rs C-509/11 insofern, als dieser in Verbindung mit den §§ 78a, 78b und 167 EisenbahnG obiter dicta unter der Überschrift „C – Ergänzende Bemerkungen“ den Verdacht äußerte, dem österreichischen Recht fehle es an angemessenen Sanktionen für eine ordnungsgemäße Durchsetzung von Art 17 VO (EG) Nr. 1371/2007. Generalanwalt Jääskinen sprach diesbezüglich sehr plastisch davon, „dass es offenbar keine nationalen Vorschriften gibt, die ausreichenden ‚Biss‘ haben, um die wirksame Durchsetzung von Art. 17 der Verordnung Nr. 1371/2007 zu gewährleisten.“ Er regte ferner undeutlich, aber doch die Einleitung eines entsprechenden Vertragsverletzungsverfahrens an.¹¹⁶ Darüber hinaus hielt er fest, dass eine zivilgerichtliche Durchsetzung allfälliger auf der VO (EG) Nr. 1371/2007 beruhender Ansprüche nicht zuletzt wegen der geringen Streitwerte und des mit einem Verfahren verbundenen hohen Aufwands keine praktikable Alternative sei.¹¹⁷

Der EuGH selbst ist in seiner Entscheidung in der Rs C-509/11 auf die Problematik einer allfälligen unzureichenden Durchsetzbarkeit des Art 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 mangels Existenz wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen im nationalen, österreichischen Recht nicht eingegangen.¹¹⁸ Dessen ungeachtet war spätestens mit diesem Erkenntnis die Frage allfälliger Durchsetzungsdefizite Gegenstand vertiefter Betrachtungen auch der dt Lehre,¹¹⁹ ohne dass daraus aber besondere Erkenntnisse für die hier interessierende Problemstellung gewonnen werden könnten.

Abgesehen von den vom Verfasser geäußerten und von Generalanwalt Jääskinen geteilten und insoweit bestätigten Zweifeln an der Unionsrechtskonformität der §§ 78a, 78b und 167 EisenbahnG in ihrer damaligen Fassung sind noch zwei Hypothesen des Verfassers bezüglich der sich aus der unionsrechtlichen Pflicht zur Normierung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen ergebenden Anforderungen vor dem Hintergrund der sich aus den verb Rs C-145/15 und C-146/15 ergebenden Rechtslage auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Zum einen geht es dabei um die Annahme, dass der nationalen Durchsetzungsstelle nach den unionsrechtlichen Vorgaben vom nationalen Gesetzgeber keine Verantwortung für die Durchsetzung konkreter individueller Ansprüche des Fluggastes, Fahrgastes oder Passagiers übertragen werden muss. Diesbezüglich reicht der Hinweis, dass die Klärung

dieser Frage gerade der eigentliche Gegenstand des Verfahrens in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 war und sich dieser Grundsatz daher unmittelbar aus den Ausführungen von EuGH und Generalanwalt in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 ableiten lässt.¹²⁰

Zum anderen hat der Verfasser – wie hier bereits referiert wurde – die Meinung vertreten, dass eine Durchsetzung der Sekundärrechtsakte allein mit allgemein zur Verfügung stehenden zivil- und unternehmensrechtlichen gerichtlichen Maßnahmen dem Gebot einer wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionierung nicht genügt. Diese Rechtsansicht wird nicht nur offenkundig von Generalanwalt Jääskinen ebenfalls geteilt, sondern ergibt sich nunmehr in aller Deutlichkeit aus den Ausführungen des EuGH sowie des Generalanwalts Bot zum Sanktionsbegriff in den verb Rs C-145/15 und C-146/15. Demnach sind Sanktionen Maßnahmen, die als Reaktion auf durch die Durchsetzungsstelle in Ausübung ihrer allgemeinen Aufsicht aufgedeckte Verstöße ergriffen werden. Sie beziehen sich ausschließlich auf die Überwachungsfunktion der Durchsetzungsstelle.¹²¹ Generalanwalt Bot weist darüber hinaus ausdrücklich darauf hin, dass sich der obligatorische Aufgabenkreis der Durchsetzungsstellen auf die Identifizierung von Verstößen der Luftfahrtunternehmen gegen ihre Pflichten und darauf erstreckt, dass „diese Stellen ... ihnen abhelfen.“¹²² Dies setzt aber voraus, dass die Durchsetzungsstelle selbst die Befugnis zur Verhängung derartiger Sanktionen hat. Das hier vertretene Verständnis hat eine unmittelbare Stütze in Art 16 Abs 1 FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004, der explizit die nationale Durchsetzungsstelle zur Setzung der notwendigen Maßnahmen beruft. Zudem wird diese Auffassung von der einschlägigen dt Literatur geteilt.¹²³

Gegen die Vorstellung, dass die Durchsetzungsstelle selbst zur Verhängung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen befähigt sein muss und damit eine Durchsetzung des Sekundärrechts bloß im Wege der Ergreifung allgemein zur Verfügung stehender insb. gerichtlicher Rechtsbehelfe nicht hinreichend ist, kann nicht eingewendet werden, dass sich aus den verb Rs C-145/15 und C-146/15 das mitgliedstaatliche Recht ergibt, die Durchsetzung konkreter, individueller Ansprüche des Fluggastes nach der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 einem Verfahren vor den ordentlichen Gerichten vorzubehalten.¹²⁴ Dieses mitgliedstaatliche Recht betrifft nämlich die Durchsetzung individueller Ansprüche. Der unionsrechtliche Sanktionsbegriff ist dagegen nach der in den verb Rs C-145/15 und C-146/15 entwickelten Ansicht von

EuGH und Generalanwalt auf Maßnahmen der Durchsetzungsstelle im Rahmen ihrer allgemeinen Aufsicht bezogen.¹²⁵

4. Explizite mitgliedstaatliche Normierung des kumulativen Zugangs zu Durchsetzungs- und Beschwerdestelle

In der dt Literatur wird schließlich im Hinblick auf das unmittelbar aus Art 30 Abs 2 VO (EG) Nr. 1371/2007 folgende Recht des Fahrgastes zur Beschwerde über Verletzungen der Verordnung an die Durchsetzungsstelle oder an eine Beschwerdestelle davon ausgegangen, dass eine deklaratorische nationale Regelung unionsrechtlich wohl unzulässig sei, nach der eine Anrufung einer anerkannten Schlichtungsstelle den Kunden nicht an der Erhebung einer Beschwerde bei der Durchsetzungsstelle hindere.¹²⁶

Zur Prüfung dieser Rechtsansicht ist zunächst auf die sich aus der Rsp des EuGH ergebende Rechtslage hinsichtlich der Zulässigkeit mitgliedstaatlicher Umsetzungsmaßnahmen betreffend die Vorgaben unionsrechtlicher Verordnungen einzugehen. Diesbezüglich hält der EuGH in stRsp fest, dass eine Bestimmung einer unionsrechtlichen Verordnung für ihre unmittelbare Geltung und Verbindlichkeit keiner zusätzlichen Bekanntgaben durch den jeweiligen Mitgliedstaat oder sonstiger Maßnahmen zur Umwandlung in nationales Recht bedarf.¹²⁷ Darauf aufbauend ist nach seiner Auffassung eine Transformation von Normen des Unionsrechts durch nationales Gesetz in innerstaatliches Recht unzulässig, sofern durch solche Praktiken die Normadressaten über den unionsrechtlichen Charakter einer Rechtsnorm und die sich daraus ergebenden Wirkungen im Unklaren gelassen werden oder diese Eigenschaften dem einzelnen verborgen bleiben.¹²⁸ Eine daher grundsätzlich unzulässige¹²⁹ Wiederholung des Inhalts einer unionsrechtlichen Verordnung in einem nationalen Rechtsakt ist aber nach Ansicht des EuGH dann kein Verstoß gegen Unionsrecht, wenn diese Wiederholung im Interesse des Zusammenhangs und der besseren Verständlichkeit der nationalen Regelung für ihre Adressaten erfolgt.¹³⁰ Ebenso dürfen bei Auslegungsschwierigkeiten unter Beachtung des Unionsrechts von den Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Durchführung von unionsrechtlichen Verordnungen ergriffen und bei dieser Gelegenheit entstandene Zweifel behoben werden, ohne dass derartige nationale Auslegungsregeln bindende Wirkung aufweisen würden.¹³¹

Da die hier einschlägigen unionsrechtlichen Verordnungen den Mitgliedstaaten entsprechende Gestaltungsspielräume für die Ausgestaltung der Rechtsstellung von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen lassen,¹³² die Festlegung der

Kompetenzen dieser Stellen Gegenstand des Reformvorschlags der Europäischen Kommission zur FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004¹³³ sowie ihrer Leitlinien für die Auslegung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004 war und in diesen Leitlinien darüber hinaus eine Unterrichtung der Fluggäste durch die Durchsetzungsstellen über Rechtsbehelfe und sonstige Maßnahmen als vorbildliche Praxis angesehen wird,¹³⁴ scheint es nicht angebracht, den Mitgliedstaaten nationale Regelungen unter Berufung auf angeblich entgegenstehende unionsrechtliche Prinzipien zu verbieten, die auf die Möglichkeit einer kumulativen Befassung von Durchsetzungsstelle einerseits und Beschwerdestelle andererseits hinweisen. Eine solche Bestimmung des nationalen Rechts sollte in aller Regel weder deren unionsrechtlichen Charakter und Ursprung noch die sich daraus ergebenden Wirkungen verschleiern, sondern zur besseren Verständlichkeit der nach nationalem Recht den jeweils zuständigen Stellen eingeräumten Aufgaben und Befugnisse beitragen. Das gilt insb. für den Fall, dass der mitgliedstaatliche Gesetzgeber den Durchsetzungs- und Beschwerdestellen entsprechende Informationspflichten zugunsten der Beschwerdeführer auferlegt und in diesem Zusammenhang deren explizite Aufklärung auch über die Zulässigkeit einer kumulativen Inanspruchnahme beider Einrichtungen anordnet. (Ende Teil 1)

Literatur- und Quellenverzeichnis:

1. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“.
2. Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, ABl 2004, L 46/1.
3. Vgl zu den diesbezüglichen Einschränkungen noch unter Punkt IV A.
4. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 8.
5. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 2, 10 ff.
6. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 8.
7. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 9, 17, vgl auch Rn 15 f.
8. Vgl EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 19, 27; SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 18, 22.
9. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 29.
10. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 32.
11. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 36.
12. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 38 und Tenor der Entscheidung.
13. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 23, 25.
14. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 28.
15. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 24, 32.
16. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Verordnung 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen, KOM(2011) 174 endg. vom 11. 04. 2011.

17. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 27.
18. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 31.
19. Vgl idS EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 37.
20. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 22 f, insb Rn 23.
21. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 32.
22. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 32.
23. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 25 ff, insb Rn 28.
24. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 29.
25. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 24, 32.
26. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 30.
27. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 32.
28. Vgl SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 22 f.
29. Vgl SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 25 ff, 28.
30. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 33.
31. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 37.
32. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 34 f mwN.
33. Vgl SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 35 ff, insb Rn 39 f sowie Rn 41 f, die das im Text wörtlich wiedergegebene Zitat enthalten.
34. So verweist EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijssenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructur en Milieu“, Rn 34 auf Rn 39 der Schlussanträge des Generalanwalts.
35. Ofner, Fluggastrechteverordnung – Rechte der nationalen Beschwerdestellen, ZfRV 2016, 49.
36. Wukoschitz, Unionsrechtliche und internationale Entwicklungen im Reiserecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2017 (2017) 15 ff (35).
37. Lehofer, Hinweis zu EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, ÖJZ 2016, 475.
38. Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2017 (2017) 181 ff (188).
39. Führich, Anm zu EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, EuZW 2016, 384 f, insb 385.
40. Vgl Degott in R. Schmid (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2018) Art 16 Rz 3, 7, 12.
41. Keiler in Staudinger/Keiler (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2016) Art 16 Rz 5.
42. Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall

der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates, C(2016) 3502 final vom 10. 06. 2016, ABl 2016, C 214/5.

43. Leitlinien für die Auslegung der FluggastrechteVO – VO (EG) Nr. 261/2004, S 25; diesbezüglich referierend Wukoschitz, Unionsrechtliche und internationale Entwicklungen im Reiserecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2017 (2017) 15 ff (25 f).
44. Darauf hinweisend etwa Freise, Grenzen der Fahrpreisschädigung bei Zugverspätung, TranspR 2014, 135 ff (140); Chr. Schmidt, Die neue Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, RRA 2008, 154 ff (159); vgl idS auch Tonner, Zur Zukunft der Passagierrechte: Folgerungen aus dem EU-Weißbuch zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum, RRA 2012, 162 ff (166); Tonner, Fluggastrechte und der EuGH, VuR 2009, 209 ff (213); dies haben für die VO (EG) Nr. 1371/2007 auch schon detailliert EuGH 26. 09. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG, Schienen-Control Kommission, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“, Rn 58 ff sowie SA/EuGH 14. 03. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG“, Rn 46 ff herausgearbeitet.
45. Vgl etwa eingehend Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Verordnung 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen, KOM(2011) 174 endg. vom 11. 04. 2011, S 6 f, 9 f, 13 ff, 17.
46. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013.
47. Vgl dazu im Detail Wukoschitz, Unionsrechtliche und internationale Entwicklungen im Reiserecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2014 (2014) 15 ff (21 ff und insb 22 zur Rolle der Durchsetzungsstellen); ferner Berlin, Schlichtung im Luftverkehr als Alternative Streitbeilegung, RRA 2014, 210 ff (213); Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 43 Rz 19 f; Keiler in Staudinger/Keiler (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2016) Art 16 Rz 14.
48. Vgl Vorschlag, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013, Begründung S 2 ff mwN.
49. Vorschlag, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013, Begründung S 7.
50. Vorschlag, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013, Begründung S 7.
51. Vorschlag, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013, Begründung S 8, EG 2, EG 21.
52. Vorschlag, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013, Begründung S 6.
53. Vorschlag, COM(2013) 130 final vom 13. 03. 2013, Begründung S 9, EG 24.
54. Und zwar auf EuGH 31. 01. 2013, Rs C-12/11, „Denise McDonagh/Ryanair Ltd“, Rn 51.
55. Und zwar auf EuGH 13. 10. 2011, Rs C-83/10, „Aurora Sousa Rodriguez, Yago Lopez Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Angel Rodriguez Gonzalez, Maria del Mar Pato Barreiro, Manuel Lopez Alonso, Yaiza Pato Rodriguez/Air France SA“, Rn 44.
56. EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijsenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 35.
57. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijsenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 19.
58. Und zwar ABl 2006, C 190/12.
59. EuGH 19. 04. 2007, Rs C-264/06, „Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Großherzogtum Luxemburg“, insb Rn 6 f, Urteilstenor 1; vgl auch ABl 2007, C 96/17.
60. EuGH 14. 06. 2007, Rs C-333/06, „Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Königreich Schweden“, insb Rn 3, 8 ff, Urteilstenor 1; vgl auch ABl 2007, C 183/14 sowie die Veröffentlichung der Klagsgründe in ABl 2006, C 224/13.

61. Vgl ABI 2006, C 86/15.
62. Beschluss des Präsidenten des EuGH 29. 11. 2006, Rs C-65/06, „Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Königreich Belgien“, insb Urteilstenor 1 und 2; vgl ABI 2006, C 331/24.
63. Vgl ABI 2006, C 165/22.
64. Beschluss des Präsidenten des EuGH 21. 11. 2006, Rs C-235/06, „Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Republik Österreich“, insb Rn 4, Urteilstenor 1 und 2; vgl ABI 2006, C 331/26.
65. Vgl noch unter Punkt IV C 3 a.
66. Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, ABI 2011, L 55/1.
67. Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, ABI 2010, L 334/1.
68. So Authried, Das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG) – Schaffung einer zentralen österr (Anlauf-)Stelle für Passagiere, ZVR 2015, 232 ff (233) unter Berufung auf die Mat zum PFAG.
69. Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABI 2007, L 315/14.
70. Urlsberger, Europarecht: Das Neueste auf einen Blick, wbl 2014, 261 ff (265); dies referierend bereits Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2015 (2015) 119 ff (123).
71. Vgl noch unter Punkt IV B.
72. EuGH 31. 01. 2013, Rs C-12/11, „Denise McDonagh/Ryanair Ltd“, Rn 23 f.
73. Dazu gleich im Anschluss unter Punkt IV B.
74. EuGH 26. 09. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG, Schienen-Control Kommission, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“, Rn 56 ff, insb 63 ff; grundsätzlich zustimmend Krüger, Die strenge Haftung für Verspätungen im Bahnverkehr und ihre Bewertung, NJW 2013, 3407 ff (3408); Freise, Grenzen der Fahrpreischädigung bei Zugverspätung, TranspR 2014, 135 ff (137, 139); Prassl, Anm zu EuGH 26. 09. 2013, Rs C-509/11, TranspR 2014, 164 ff (166); insoweit bloß referierend Yang, Die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr bei Verspätung, Ausfall oder Anschlussversäumnis, VuR 2014, 201 ff (204); vgl ferner referierend Karsten/Schuster-Wolf, Entwicklungen im EU-Passagierrecht 2011/2012, VuR 2012, 463 ff, 2013, 6 ff (2013, 9).
75. SA/EuGH 14. 03. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG“, insb Rn 61 ff.
76. Vgl insb unter Punkt IV C 3 b dieser Arbeit.
77. Dazu schon oben unter Punkt III.
78. EuGH 09. 11. 2017, Rs C-489/15, „CTL Logistics GmbH/DB Netz AG“, Rn 3, 13 und insb Rn 86 f, ferner Rn 94; vgl zu dieser Entscheidung allgemein auch Berger/Pelzl, Hinweis zu EuGH 09. 11. 2017, Rs C-489/15, ÖJZ 2017, 1099 f.
79. Vgl dazu bereits oben unter Punkt IV A.
80. EuGH 31. 01. 2013, Rs C-12/11, „Denise McDonagh/Ryanair Ltd“, Rn 23 f.
81. EuGH 18. 03. 2010, verb Rs C-317/08, C-318/08, C-319/08 und C-320/08, „Rosalba Alassini/Telecom Italia SpA, Filomena Califano/Wind SpA, Lucia Anna Giorgia Iacono/Telecom Italia SpA, Multiservice Srl/Telecom Italia SpA“, Rn 35.
82. Vgl idS EuGH 18. 03. 2010, verb Rs C-317/08, C-318/08, C-319/08 und C-320/08, „Rosalba Alassini/Telecom Italia SpA, Filomena Califano/Wind SpA, Lucia Anna Giorgia Iacono/Telecom Italia SpA, Multiservice Srl/Telecom Italia SpA“, Rn 44 f, 47 ff, 61 ff; EuGH 14. 06. 2017, Rs C-75/16, „Livio Menini, Maria Antonia Rampanelli/Banco Popolare Società Cooperativa“, Rn 51 f, 53 ff, insb Rn 61.
83. Vgl EuGH 27. 09. 2017, Rs C-73/16, „Peter Puškár/Finančné riaditeľstvo Slovenskej republiky, Kriminálny úrad finančnej správy“, Rn 54 ff, insb Rn 54, 60, 70 ff, 76 mwN.
84. Vgl idS aus dem Bereich der Fluggast-, Passagier- und Fahrgastrechte etwa EuGH 10. 01. 2006, Rs C-344/04, „The Queen, International Air Transport Association, European Low Fares Airline Association/Department for Transport“, Rn 94 ff; EuGH 31. 01. 2013, Rs C-12/11, „Denise McDonagh/Ryanair Ltd“, Rn 54 ff; EuGH 26. 09. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG,

- Schienen-Control Kommission, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“, Rn 46 ff; SA/EuGH 14. 03. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG“, Rn 39 ff; allgemein kritisch zu derartigen verkehrsträgerspezifischen Differenzierungen aus teleologischen Gründen aber Krüger, Die strenge Haftung für Verspätungen im Bahnverkehr und ihre Bewertung, NJW 2013, 3407 ff (3409).
85. Vgl Führich, Neues Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, MDR 2013, 749 ff (749); Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 36 Rz 4, § 43 Rz 7; Führich, Anm zu EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, EuZW 2016, 384 f (385); Degott in R. Schmid (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2018) Art 16 Rz 3.
86. Vgl im Detail Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 36 Rz 4, § 43 Rz 6; ferner Müller-Rostin, Verordnung (EG) Nr. 261/2004: Ein Zwischenruf, RRa 2007, 256 ff (257); Tonner, Fluggastrechte und der EuGH, VuR 2009, 209 ff (212 f); Isermann/Berlin, Durchsetzungsstellen und Schlichtungsstellen für Fluggastrechte in Europa, RRa 2010, 207 ff (208); Bollweg, Die Kundenrechte des Flug-, Bahn- und Busverkehrs im Vergleich, RRa 2010, 106 ff (115); Führich, Neues Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, MDR 2013, 749 ff (749); Isermann, Das neue Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, RRa 2013, 158 ff (159); Führich, Anm zu EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, EuZW 2016, 384 f (384 f); Keiler in Staudinger/Keiler (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2016) Art 16 Rz 10; Degott in R. Schmid (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2018) Art 16 Rz 3 ff.
87. So Bollweg, Die Kundenrechte des Flug-, Bahn- und Busverkehrs im Vergleich, RRa 2010, 106 ff (115); idS etwa zur VO (EG) Nr. 1371/2007 Tonner, Aktuelle Entwicklungen im Flug- und Fahrgastrecht, VuR 2010, 209 ff (214).
88. Gaedtke, Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr und ihre Durchsetzung in der Praxis (2011) 154; idS auch Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 43 Rz 6; Tonner, Zur Zukunft der Passagierrechte: Folgerungen aus dem EU-Weißbuch zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum, RRa 2012, 162 ff (166).
89. Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 44 Rz 23, § 45 Rz 54.
90. Zu Schlichtungseinrichtungen vor Einrichtung der söp und diesbezüglichen rechtspolitischen Fragen vgl allgemein R. Schmid, Schlichtung im Reiserecht – eine Alternative zum Prozess?!, VuR 2006, 340 ff; Zandke-Schaffhäuser, Schlichtung im öffentlichen Fernverkehr – Erfahrungen aus mehr als zwei Jahren „Schlichtungsstelle Mobilität“, VuR 2007, 214 ff; Staudinger, Licht am Ende des Tunnels? – Streitfragen zur Verordnung 1371/2007/EG im Eisenbahnverkehr sowie zur außergerichtlichen Streitbeilegung, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 141 ff (151 ff); Metz, Streitschlichtung statt Prozessführung: Die Schweizer Erfahrung, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 209 ff; Vogel, Die Reiseschiedsstelle – Innovative Mechanismen der außergerichtlichen Streitschlichtung im deutschen Reiserecht – Ein Überblick, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 219 ff; Isermann/Berlin, Durchsetzungsstellen und Schlichtungsstellen für Fluggastrechte in Europa, RRa 2010, 207 ff (209 ff); Gaedtke, Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr und ihre Durchsetzung in der Praxis (2011) 145 ff, 156 ff, 163 ff, 167 ff; Berlin, Schlichtung im Luftverkehr als Alternative Streitbeilegung, RRa 2014, 210 ff; Tonner, Die Auswirkungen der Richtlinie über alternative Streitbeilegung auf das Reiserecht, RRa 2014, 234 ff (235 ff).
91. Vgl zur söp im Detail auch Führich, Neues Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, MDR 2013, 749 ff (750 ff); Isermann, Das neue Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, RRa 2013, 158 ff (161 ff); Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 36, § 43 Rz 7; Isermann, söp – Schlichtung: Wie funktioniert das?, RRa 2016, 106 ff; Schröder/Rickes, Tagungsbericht vom 25. Reiserechtstag der Deutschen Gesellschaft für Reiserecht e.V., RRa 2017, 315 ff (316 f); K. Schmidt, söp-Schlichtung Bahn: Erfahrungen, Probleme, Lösungen, RRa 2017, 274 ff.
92. Bollweg, Die Kundenrechte des Flug-, Bahn- und Busverkehrs im Vergleich, RRa 2010, 106 ff (115); Führich, Neues Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, MDR 2013, 749 ff (750); Isermann, Das neue Gesetz zur Schlichtung im Luftverkehr, RRa 2013, 158 ff (161 f); Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 36 Rz 7 f; Führich, Anm zu EuGH 17. 03. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, EuZW 2016, 384 f (385); Isermann, söp – Schlich-

- tung: Wie funktioniert das?, RRa 2016, 106 ff (107); Keiler in Staudinger/Keiler (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2016) Art 16 Rz 10; Degott in R. Schmid (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2018) Art 16 Rz 6.
93. Führich, Reiserecht⁷ (2015) § 36 Rz 2, § 44 Rz 23, § 45 Rz 55, ferner § 46 Rz 55.
 94. Vgl schon oben unter Punkt II B 2.
 95. So Keiler in Staudinger/Keiler (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2016) Art 16 Rz 6.
 96. Offenbar aA schon Müller-Rostin, Verordnung (EG) Nr. 261/2004: Ein Zwischenruf, RRa 2007, 256 ff (257 f).
 97. Tonner, Fluggastrechte und der EuGH, VuR 2009, 209 ff (212 f); weniger deutlich idS auch Tonner, Zur Zukunft der Passagierrechte: Folgerungen aus dem EU-Weißbuch zum einheitlichen europäischen Verkehrsraum, RRa 2012, 162 ff (166).
 98. So explizit Gaedtke, Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr und ihre Durchsetzung in der Praxis (2011) 153 f; vgl idS schon Schmidt-Bendun, Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (2007) 161.
 99. Gaedtke, Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr und ihre Durchsetzung in der Praxis (2011) 154, 180; idS schon Staudinger, Licht am Ende des Tunnels? – Streitfragen zur Verordnung 1371/2007/EG im Eisenbahnverkehr sowie zur außergerichtlichen Streitbeilegung, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 141 ff (152).
 100. Vgl oben unter Punkt II B 2; so schon SA/EuGH 14. 03. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG“, Rn 73 im Rahmen eines obiter dictum.
 101. So Staudinger, Licht am Ende des Tunnels? – Streitfragen zur Verordnung 1371/2007/EG im Eisenbahnverkehr sowie zur außergerichtlichen Streitbeilegung, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 141 ff (152 f).
 102. So Staudinger, Licht am Ende des Tunnels? – Streitfragen zur Verordnung 1371/2007/EG im Eisenbahnverkehr sowie zur außergerichtlichen Streitbeilegung, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 141 ff (155).
 103. Zur Wahrung der praktischen Wirksamkeit des jeweils einschlägigen Sekundärrechts, der Grundsätze der Äquivalenz, der Effektivität und des effektiven gerichtlichen Rechtsschutzes sowie der Grundrechte der Europäischen Union bei der Ausgestaltung von Durchsetzungs- und Beschwerdestellen vgl schon oben unter Punkt IV B.
 104. Vgl dazu bereits oben unter Punkt III.
 105. So aber noch Keiler in Staudinger/Keiler (Hg), Fluggastrechte-VO – Kommentar (2016) Art 16 Rz 6, dessen Ansicht zum damaligen Zeitpunkt nicht unvertretbar war.
 106. Vgl die detaillierte Darstellung unter Punkt IV A.
 107. Dazu im Detail schon Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht unter besonderer Berücksichtigung wettbewerbs- und immaterialgüterrechtlicher Fragestellungen, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2009 (2009) 117 ff (136 mwN); idS ferner nunmehr Authried, Das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG) – Schaffung einer zentralen österr (Anlauf-)Stelle für Passagiere, ZVR 2015, 232 ff (233).
 108. Vgl bereits unter Punkt II B 3 oben.
 109. Eingehend Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht unter besonderer Berücksichtigung wettbewerbs- und immaterialgüterrechtlicher Fragestellungen, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2009 (2009) 117 ff (136 mwN).
 110. Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl 2008, L 293/3.
 111. Mit eingehender Begründung Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht unter besonderer Berücksichtigung wettbewerbs- und immaterialgüterrechtlicher Fragestellungen, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2009 (2009) 117 ff (135 f).
 112. Authried, Das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG) – Schaffung einer zentralen österr (Anlauf-)Stelle für Passagiere, ZVR 2015, 232 ff (236).
 113. Im Detail Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria

- (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2010 (2010) 111 ff (117 f).
114. Näher Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2010 (2010) 111 ff (118 f).
115. Vgl eingehend Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2010 (2010) 111 ff (119).
116. SA/EuGH 14. 03. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG“, insb Rn 62 f; vgl dazu schon Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2010 (2010) 111 ff (142 f).
117. SA/EuGH 14. 03. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG“, Rn 67.
118. Vgl EuGH 26. 09. 2013, Rs C-509/11, „ÖBB-Personenverkehr AG, Schienen-Control Kommission, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“, Rn 53 ff, insb Rn 59 ff; darauf hinweisend schon Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2010 (2010) 111 ff (143).
119. Vgl dazu schon Saria, Unternehmensrechtliche Entwicklungen im Tourismusrecht, in Saria (Hg), Jahrbuch Tourismusrecht 2015 (2015) 119 ff (122 f mwN).
120. Vgl dazu oben unter Punkt II B 1. und 2.
121. Vgl die entsprechenden oben unter Punkt II B 3 referierten Ausführungen.
122. SA/EuGH 14. 01. 2016, verb Rs C-145/15 und C-146/15, „K. Ruijsenaars, A. Jansen und J. H. Dees-Erf/Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu“, Rn 27.
123. Vgl idS Isermann/Berlin, Durchsetzungsstellen und Schlichtungsstellen für Fluggastrechte in Europa, RRa 2010, 207 ff (208) sowie das oben unter Punkt IV C 1 wörtlich wiedergegebene Zitat.
124. Vgl oben unter Punkt II B 2.
125. Vgl oben unter Punkt II B 3.
126. So Staudinger, Licht am Ende des Tunnels? – Streitfragen zur Verordnung 1371/2007/EG im Eisenbahnverkehr sowie zur außgerichtlichen Streitbeilegung, in Keiler/Stangl/Pezenka (Hg), Reiserecht – Europäisches Reiserechtsforum 2008 (2009) 141 ff (155).
127. EuGH 07. 11. 1972, Rs 20/72, „Belgischer Staat/NV Cobelex“, Rn 22; EuGH 10. 10. 1973, Rs 34/73, „Fratelli Variola S.p.a./Italienische Finanzverwaltung“, Rn 10; EuGH 31. 01. 1978, Rs 94/77, „Fratelli Zerbone S.n.c./Amministrazione delle Finanze dello Stato“, Rn 22/27.
128. So EuGH 10. 10. 1973, Rs 34/73, „Fratelli Variola S.p.a./Italienische Finanzverwaltung“, Rn 11; EuGH 31. 01. 1978, Rs 94/77, „Fratelli Zerbone S.n.c./Amministrazione delle Finanze dello Stato“, Rn 22/27.
129. EuGH 07. 02. 1973, Rs 39/72, „Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Italienische Republik“, Rn 16 f.
130. EuGH 28. 03. 1985, Rs 272/83, „Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Italienische Republik“, Rn 27.
131. EuGH 31. 01. 1978, Rs 94/77, „Fratelli Zerbone S.n.c./Amministrazione delle Finanze dello Stato“, Rn 22/27.
132. Vgl dazu schon oben unter Punkt IV A.
133. Vgl oben unter Punkt IV A.
134. Vgl dazu bereits oben unter Punkt III.

Logistische Probleme bei der Vorbereitung der Piaveschlacht (Juni 1918)

Gerhard ARTL

1. Der Entschluss zum Angriff

Mit dem Durchbruch in der 12. Isonzoschlacht im November 1917 und dem siegreichen Ende des Krieges an der Ostfront mit den Friedensschlüssen von Brest-Litowsk im März 1918 schien die Kriegslage für die Mittelmächte im Frühjahr 1918 nicht so schlecht zu sein. Allerdings machten sich zunehmend Versorgungsschwierigkeiten, Hungersnot und Streiks im Hinterland bemerkbar. So entschloss sich das Deutsche Reich, vor dem Eintreffen großer amerikanischer Verstärkungen eine Entscheidung in Europa zu erzwingen. Am 21. März 1918 begann die große Frühjahrsoffensive an der Westfront. Auf österreichisch-ungarischer Seite entschied man sich auf deutschen Druck hin dazu, zur Bindung alliierter Streitkräfte einen begrenzten Zangenangriff im Raume Grappa und am Piave zu unternehmen, um das Gebiet bis zur Brenta zu gewinnen.

Das italienische Heer hatte unterdessen seinen materiellen Wiederaufbau abgeschlossen und umfasste sieben Armeen mit 56 Infanterie- und vier Kavalleriedivisionen, worunter sich drei englische, zwei französische sowie eine tschechische Division befanden. Es hatte nicht nur seine Kampfkraft erheblich verstärkt, es konnte sich auch auf sehr gut ausgebaute Stellungen stützen. Die Soldaten der k.u.k. Armee litten dagegen unter einer ständig anwachsenden Hungersnot. Die dauernde Unterernährung schwächte stark die Kampfkraft, die Kampfmoral der Fronttruppen war allerdings noch ungebrochen. Die Artillerie hatte viel von ihrer Beweglichkeit eingebüßt, da es auch an ausreichenden Futtermengen für die Pferde mangelte. Das Lagebild sollten eine rückläufige Munitionsproduktion und das ungenügende Leistungsvermögen der Eisenbahn noch weiter beeinträchtigen.¹

Im Tauziehen um den Operationsplan beanspruchte Feldmarschall (FM.) Franz Conrad v. Hötzendorf das Schwergewicht des Angriffs an der Tiroler Gebirgsfront zwischen Piave und Astico Richtung Vicenza. FM. Svetozar Boroevic wiederum nahm das Schwergewicht für seine Heeresgruppe in Anspruch, indem er für die Forcierung des Piave eintrat. Der endgültige Entschluss des Armeekommandos entsprach schließlich buchstäblich einem faulen Kompromiss: Ein Zangenangriff ohne echtes Schwergewicht durch eine stark befestigte Waldzone bzw. über das ebenfalls gut ausgebaute Grappa-Massiv bei gleichzeitiger Überwindung des Piave, hinter dem die italienische Reservearmee ver-

sammelt war. Darüber hinaus war noch ein vorgestaffelter Entlastungsangriff am Tonalepass in Westtirol geplant.²

2. Der Eisenbahnaufmarsch beginnt

Am 23. März 1918 informierte das k.u.k. Armeekommando (AOK) die Heeresgruppe Conrad, dass die Lage an der Ostfront nunmehr erlaube, die für einen großen Schlag gegen die italienische Armee erforderlichen personellen Mittel der Südwestfront zuzuführen. Mit Rücksicht auf die Bahnlage könne dies jedoch nur allmählich erfolgen.³ Eine Woche danach erging der grundlegende Transportbefehl für die Verschiebungen an die Südwestfront. Der Beginn des Antransportes wurde mit 8. April festgelegt, da noch Zeit für die gründlichen Vorbereitungen⁴, insbesondere für die Lokomotivdirigierungen benötigt wurde. Dem Kalkül zufolge kamen insgesamt 700 operative und etwa 350 materielle Züge innerhalb eines Zeitraums von 50 Tagen in Betracht. Täglich waren daher vierzehn operative und sieben materielle Züge zu führen. Dazu kamen noch zwei Züge mit schwerer Artillerie aus dem Westen. Sieben operative und fünf materielle Züge sollten dabei nach Südtirol, sieben operative und zwei materielle Züge nach Venetien gehen. Gegenüber den bisher nach dem Südwesten gefahrenen bedeutete dies eine Erhöhung von täglich sechzehn Zügen.⁵

Der Abtransport aus dem Osten wurde dadurch erschwert, dass von den geplanten 700 operativen Zügen allein 365 – mehr als die Hälfte also – aus der Bukowina auf einer Linie über Czernowitz – Kolomea abrollen mussten. Im selben Zeitraum waren über diese Linie noch etwa 50 materielle Züge herauszufahren. Deshalb sollte auf Anforderung der Quartiermeisterabteilung zuallererst mit 28 materiellen Zügen, beladen mit Autokolonnen und Staffeln, begonnen werden. Beim Transport von 60 Zügen aus Rumänien waren wiederum der Abtransport von fünf deutschen Divisionen sowie die Einfuhr rumänischen Getreides zu berücksichtigen. Leichter durchzuführen sollten 210 Züge auf drei Abgangslinien aus Ungarn, 40 aus Wolhynien und Galizien und 25 aus dem Hinterland sein.⁶

An Truppenkörpern waren zu verschieben: Im Laufe des Monats April die 18. Feld-, die 64. Honvedartilleriebrigade, die 3. Kavallerie-, die 16. Infanteriedivision und die Reste der 7. und 51. Infanterie- sowie der 40. Honveddivision⁷. Im Mai sollten die 5., die 36. Infanterie-, die 74. Honved-

die 10. und 11. Kavalleriedivision, die 12. Feldartilleriebrigade sowie die Reste der 39., der 40. Honved-, der 51. und der 53. Infanteriedivision folgen. Damit war beabsichtigt, der Heeresgruppe Boroewic 54.000 Mann und 28.000 Pferde, der Heeresgruppe Conrad 195.000 Mann und 94.000 Pferde zuzuführen. Der Gesamtstand sollte nach Abschluss der Transporte bei der HG Boroewic 921.000 Mann, 169.500 Pferde, bei der HG Conrad 860.000 Mann, 191.000 Pferde umfassen.⁸

Der geradezu ungeheuerliche Niedergang des österreichisch-ungarischen Feldeisenbahnwesens (FEW) wird bei einem Zahlenvergleich vergangener Transportleistungen mehr als deutlich. Das Kalkül für den Aufmarsch zur Südtiroloffensive im Frühjahr 1916 sah eine tägliche Transportleistung von 45 Zügen⁹ über Brenner und Pustertal vor. Für die 12. Isonzoschlacht rollten 2400 Züge innerhalb von 30 Tagen, rund 60 davon täglich im September/Oktober 1917 über die Südbahn.¹⁰ Nunmehr, Anfang April 1918, waren über beide Aufmarschlinien in 50 Tagen 1050 Züge vorgesehen: Also ganze 21 Züge täglich! Das entsprach nur noch etwa 20 % des früheren Leistungsvermögens!

Ganz in diesem Sinne folgte noch ergänzend der Befehl: „Während dieser Transportbewegung müssen alle sonstigen Verschiebungen von Truppen und Gütern auf ein unbedingtes Minimum herabgesetzt werden, denn die bevorstehenden Verschiebungen bedeuten naturgemäß eine stärkere Beanspruchung einzelner Eisenbahnlinien. Im Interesse der glatten Abwicklung der Transportbewegung müssen die Bahnen, wo dies nur zulässig ist, entlastet werden. Jeder einzelne ersparte Waggon ist für den Gesamteisenbahnverkehr ein Gewinn. Auch das Kriegsministerium wird ersucht, Verschiebungen jener Truppen, die im Innern der Monarchie sind, im Einvernehmen mit der Zentraltransportleitung (ZTL) und nur dann durchzuführen, wenn sie unbedingt erforderlich ist.“¹¹

3. Die Vorschläge des k.k. österreichischen Eisenbahnministers

Der österreichische Eisenbahnminister Karl von Banhans, der am 30. März vom k.u.k. Generalstabschef Artur Arz von Straußenburg über den beabsichtigten Aufmarsch erstmals informiert worden war, bat bereits am folgenden Tag um nähere Information über Beginn, Dauer und Umfang der geplanten Transporte. Um die erhöhten Transportbewegungen sicherzustellen, schlug er vor, auf den Lokomotivüberschuss in Galizien und auf den ungarischen Lokomotivpark zurückzugreifen. Um wenn möglich noch Lokomotiven zu gewinnen, stellte er eine weitere Drosselung des Personen- und Güterverkehrs in Aussicht. Dabei verwies er darauf, in gebotener Dauer alle

militärischen Urlaube und Absentierungen ohne jede Einschränkung zu verbieten und sämtliche Urlaubszüge vorübergehend aufzulassen. Der Verkehr mit Baustoffen wäre ebenfalls vollständig einzustellen und der übrige Militärverkehr weitgehend einzuschränken. Dies alles sollte aber unter besonderer Rücksicht auf die bereits auf das äußerste Maß eingeschränkte Bevölkerung durchgeführt werden.

Am Ende seines Schreibens verwies der Minister noch auf ein besonders wichtiges Anliegen. Die Unterernährung der gesamten Eisenbahnbediensteten durfte nicht weiter fortschreiten. Dies bildete seiner Ansicht nach die wichtigste Voraussetzung dafür, Arbeitseinstellungen wirksam bekämpfen zu können. Die Verpflegung der Eisenbahner war unbedingt sicherzustellen. Er ersuchte deshalb darum, möglichst unbürokratisch etwa fehlende Lebensmittel aushilfsweise durch die nächstgelegene militärische Stelle raschestens zur Verfügung zu stellen.¹²

GM. Johann Straub, der Chef des Feldeisenbahnwesens, informierte daraufhin den Minister über die beabsichtigten Streckennutzungen und fügte hinzu, dass an Mehrleistungen sieben bis neun Züge aus der Bukowina, acht bis zehn Züge nach Südtirol und fünf bis sieben Züge täglich zur Heeresbahn Südwest über Laibach laufen werden. Da Ungarn durch die erhöhte Transportbewegung sehr stark beansprucht werden wird, würde man von einer Aushilfe mit ungarischen Lokomotiven absehen. Straub versicherte jedoch, die Zentrallokomotivdirigierung der Zentraltransportleitung werde sich mit dem Ministerium in Verbindung setzen, da beabsichtigt sei, „aus Galizien eine größere Anzahl Maschinen abzuziehen.“ Hinsichtlich der Verpflegung des Bahnpersonals betonte er abschließend, sei die Versorgung des Transportbegleitpersonals bereits gesichert, und das Kriegsministerium sei schon ersucht worden, im Hinterland die gleiche Verfügung zu treffen.¹³

Mit 4. April 1918 ordnete die Österreichische Lokomotivdirigierung der ZTL die Verstärkung der Feldtransportleitungen (FTL) 7 Innsbruck, 8 Villach, 9 Laibach sowie der Heeresbahn Südwest an. Die FTL 7 erhielt aus den Bereichen der Staatsbahndirektionen Lemberg, Stanislau und der Heeresbahn Nord insgesamt 43 Lokomotiven, je 62 Lokführer und Heizer. Der FTL 8 wurden von den Staatsbahndirektionen Prag, Olmütz Lemberg Stanislau, der Nordbahndirektion und der Nordwestbahndirektion insgesamt 40 Lokomotiven, 52 Lokführer und 72 Heizer zugesprochen. Die Staatsbahndirektionen Pilsen, Lemberg und Stanislau, die Südbahn sowie die ungarische Staatsbahn MAV hatten der FTL 9 30 Lokomotiven sowie je 38 Lokführer und Heizer zur Verfügung zu stellen. Die Heeresbahn Südwest wurde

um 23 Lokomotiven, je 30 Lokführer und Heizer der Staatsbahndirektionen Pilsen, Lemberg, der Nordwestbahndirektion und der Heeresbahn Nord verstärkt.¹⁴

Die Abdirigierung aus dem Bereich der FTL 5 Lemberg ging relativ problemlos vor sich. Noch vor Eintreffen der telegraphischen Weisung der ZTL waren von Lemberg aus die Außendienststellen bereits am Spätnachmittag des 3. April informiert worden. Bis 10. April konnten 51 der 55 angeforderten Lokomotiven abrollen. Vier mussten noch in Reparatur. Dies alles war insofern recht bemerkenswert, da die zur Abgabe bestimmten Lokomotiven erst aus dem Betrieb gezogen werden mussten.¹⁵ Ungleich schlechter lief die Absendung der Lokomotiven aus dem Bereich der FTL 6 Stanislaw ab. Die Lokomotiven kamen von den Heizhäusern Stanislaw, Czortkow, Kolomea und Czernowitz. Es sollten zwar nur vollkommen dienstfähige Lokomotiven abgesendet werden, aber gerade jene insgesamt 30 Stück der Reihen 260, BEB und ATE waren besonders reparaturanfällig. Noch dazu waren zunächst keine Ersatzteile vorrätig und die Werkstatt in Stanislaw „in Retablierung begriffen“. Obendrein mussten andere Loks ersatzweise den verschiedenen Heizhäusern zugewiesen werden, um den laufenden Verkehr, insbesondere jener der Truppentransporte, nicht ins Stocken zu bringen. Weitere zehn seitens Lemberg zudirigierte Lokomotiven waren überhaupt nicht dienstfähig...¹⁶ Die ZTL bemängelte jedenfalls gegenüber der FTL 6, dass die Vorbereitungen zur Absendung der Lokomotiven und ihrer Mannschaften zu lange Zeit in Anspruch genommen hätten. Die Zentrallokomotivdirigierung wäre erst zehn Tage nach ergangenen Auftrag, am 14. April, über die abgegangenen Transporte informiert worden.¹⁷ Die k.k. Staatsbahndirektionen Innsbruck, Villach und Triest waren in der Zwischenzeit seitens des k.k. Eisenbahnministeriums bereits angewiesen worden, alle Vorkehrungen für die rasche Bewältigung vermehrter Reparaturen zu treffen.¹⁸

4. Die Ernährungssituation des Bahnpersonals

Die Versorgungskrise des Heeres hatte schon Mitte Januar 1918 eingesetzt. Die Kost war nicht nur höchst unzulänglich, sie war obendrein noch eintönig. Im März hatte die Krise ihren Höhepunkt erreicht. Das Durchschnittsgewicht des Mannes sank auf 50 kg.¹⁹ Dem Personal der Eisenbahn ging es nicht besser. Noch am 3. April 1918 ordnete das AOK zunächst an, dem Zugbegleitpersonal aller Transporte, die in die erhöhte Transportbewegung inbegriffen waren, unentgeltlich aus den militärischen Verköstigungsstationen zu versorgen.²⁰ Mitte April begann sich die Situation zuzuspitzen. Der Chef des FEW erhielt die telegraphische Mitteilung, Staatsbahn und Südbahn

könnten ihr Personal in Innsbruck mangels Mehl nicht mehr mit Brot versorgen. Das Personal sei zwar noch ruhig, es müsse jedoch schleunigst Abhilfe geschafft werden.²¹

Am folgenden Tag sprachen Vertreter der Generaldirektion der k.k. priv. Südbahngesellschaft bei GM. Straub vor. Sie informierten ihn über die unzureichende Versorgung ihrer Bediensteten mit Lebensmitteln, die bereits zu bedenklichen Minderleistungen geführt hätte. Straub ersuchte daraufhin das k.k. Eisenbahnministerium, die dortige Hauptwirtschaftsstelle zu veranlassen, die Südbahn mit zureichenden Lebensmitteln zu betreiben. In den Morgenstunden des 18. April legte schließlich das Stations-, Heizhaus- und Werkstättenpersonal Innsbruck die Arbeit nieder, worauf als Sofortmaßnahme der Zulauf über Salzburg auf sechs Züge täglich reduziert werden musste. Nach der Zusicherung, für einen regelmäßigen Lebensmittelzuschub zu sorgen, nahm die Arbeiterschaft um 15.00 Uhr die Arbeit wieder auf. Das Eisenbahnministerium hatte acht Wagen Mehl binnen 48 Stunden zugesichert.²²

Das AOK wies daraufhin die Verköstigungsstationen an, auch das Fahrpersonal der Transporte zu versorgen und intervenierte beim Volksernährungsamt und beim Eisenbahnministerium. Doch alle halben Maßnahmen halfen nichts. Am 22. April traten die Innsbrucker Eisenbahner in den Hungerstreik. Der Ausstand sollte bis zum 26. andauern. Hauptbetroffen war die HG Conrad, deren Nachschub tagelang buchstäblich stehen blieb.²³ Unterdessen hatte man auch die militärische Abgabe von Fleisch an die Eisenbahnbediensteten in St. Michele, Mezzolombardo und Trient zehn Tage lang eingestellt. Die Intendanz des Militärkommandos Innsbruck, davon in Kenntnis gesetzt, hatte jedoch das Ernährungsreferat der Südbahn nicht informiert.²⁴

Endlich wurden nun Verpflegssonderzubeußen losgeschickt, aus Pola kamen neun, aus Linz ein Waggon Mehl, der Maiszuschub aus Ungarn sollte sogar dauernd erfolgen.²⁵

Anfang April musste die FTL 9 Laibach erkennen, dass sich in den Heizhäusern Laibach und besonders auch in Marburg die Krankenstände des Lokpersonals besonders häuften. Als festgestellt wurde, dass von 49 Kranken 30 nicht einmal zu Hause waren, beantragte die FTL 9 die Ablösung des Südbahnarztes durch einen Militärarzt. Die Südbahngesellschaft wurde daraufhin von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, unbeschadet der bereits eingeleiteten Kontrollmaßnahmen den Chefarzt bzw. seinen Stellvertreter wenigstens einmal monatlich in die Stationen mit großem Personalstand zur Durchführung ambulanter Untersuchungen zu entsenden. Über das

Ergebnis dieser Untersuchungen war umgehend schriftlich zu berichten.²⁶

5. Die prekäre Kohlenlage

Zur klaglosen Durchführung der geplanten Bewegungen waren dringend ausreichende Kohlenvorräte erforderlich. Von vornherein war anzunehmen, dass sich die Verkehrsverhältnisse im Bereich der FTL 7, 8 und 9 sowie auf der Heeresbahn Südwest besonders schwer gestalten würden. Das Augenmerk war dabei nicht nur auf die Besserung der Kohlenlage der Südbahn zu legen, das Eisenbahnministerium wurde auch darum ersucht, die im Bereich der genannten drei FTL gelegenen Linien bei der Verteilung der Staatsbahnkohle derart zu bevorzugen, „dass die volle Zugkraft der Lokomotiven ausgenutzt werden kann und ihre schonende Behandlung durch sachgemäße Feuerung möglich ist“. Gleichzeitig wurde Ende März seitens des Chefs des Feldeisenbahnwesens die Forderung erhoben, innerhalb einer Woche den zusätzlichen Kohlenzuschub in der Höhe eines achttägigen Kohlenverbrauchs sicherzustellen.²⁷

Drei Wochen später waren wegen des langen Streiks der Bergarbeiter in Dabrowa die Kohlenvorräte der Heeresbahn Südwest vollkommen aufgebraucht. Der Betrieb konnte nur mehr mit geborgter Staatsbahnkohle aufrechterhalten werden. Die Heeresbahn Süd ließ sich zu diesem Zeitpunkt die Kohlen bei den ungarischen Staatsbahnen, während die Reserven der Heeresbahn Nord nur noch für drei bis vier Tage reichte und danach die Einstellung des Betriebs drohte. GM. Straub beantragte deshalb, den Zivilbedarf des Militärgeneralgouvernements Lublin von täglich 820 auf 410 t Kohlen so lange zu halbieren, bis wieder ein vierwöchiger Kohlenvorrat angesammelt und die Kohlenschulden den Staatsbahnen zurückgegeben wären.²⁸

Bis Anfang Juni sollte sich die Lage leicht entspannen. Im Vergleich mit dem Stand vom 1. April hatten sich die Kohlenvorräte in Österreich von 225.000 auf 411.000 Tonnen, in Ungarn von 96.000 auf 116.000 Tonnen erhöht. Die erforderlichen minimalen Reserven waren aber deshalb noch lange nicht vorhanden. Diese sollten wenigstens 885.000 t Kohlen (für 27 Betriebstage) für Österreich und mindestens 351.000 t Kohlen (für etwa 22 Betriebstage) für die ungarischen Bahnen betragen. Um diese Zahlen bis 1. Oktober 1918 zu erreichen, waren monatlich in Österreich 120.000 t, in Ungarn 60.000 t Kohlen einzulagern. Die Zulieferungen mussten daher entsprechend gesteigert werden.²⁹

6. Der große Mangel an Eisenbahnpersonal, der Lokomotivrepaurstand und minderwertiges Schmieröl

Mit dem Beginn der Transporte erging eine grundlegende Weisung, die Länge und das Gewicht der

Transporte zur Südwestfront einschränkte. Es durften nur Züge zu 96 Achsen bzw. mit einem Höchstgewicht von 600 t an die FTL 7, 8 und 9 übergeben werden. Damit sollte verhindert werden, dass die Übernahmefähigkeit dieser FTL überschritten würde.³⁰

Allerdings stellte der Mangel an Zugförderungsingenieuren und an Verkehrsorganen eine ungleich größere Bedrohung der Verkehrslage dar. Am 16. April sprachen deshalb Vertreter der Generaldirektion der k.k. priv. Südbahngesellschaft bei GM. Straub vor. Straub wies daraufhin die ZTL an, der Südbahn vorübergehend Zugförderungsingenieure zu überlassen und das bereits gestellte Ansuchen der Südbahn, namentlich 32 Beamte und fünfzehn Unterbeamte vom Frontdienst entheben zu lassen.³¹

Der Chef des FEW hatte bereits am 5. April darauf hingewiesen, dass sich unter den aus Russland, Rumänien und der Ukraine schon heimgekehrten und noch heimkehrenden Kriegsgefangenen viele Berufseisenbahner, Maschinenschlosser und Metallprofessionisten befinden mussten. Er ersuchte daher den Chef des Ersatzwesens, die Berufseisenbahner bei der Betriebsersatzabteilung in Klein-München bei Linz und alle übrigen qualifizierten Professionisten beim Eisenbahn-Ersatzbataillon in Korneuburg einzuteilen.³²

Am 19. April richtete die Südbahn-Maschindirektion ein alarmierendes Telegramm an die ZTL. Eingangs wurde darauf hingewiesen, dass der Reparaturstand bei der Südbahn am 10. April durchschnittlich 35 Prozent³³ betragen hätte. Besonders hoch wären diese in den Heizhäusern Wien (50 %), Mürzzuschlag (46 %) und Wr. Neustadt (41%). Abhilfe könne nur die schon im November angesprochene Zuweisung von insgesamt rund 600 brauchbaren Professionisten, die aushilfsweise Zuweisung von fünfzehn Ingenieuren anderer Bahnen, die reichliche Zuweisung von Lebensmitteln sowie die Übernahme reparaturbedürftiger Loks durch Lokomotivfabriken schaffen. Die Zuweisung von Leihlokomotiven sei deshalb derzeit nur schädlich. Das Schreiben schloss mit den Worten: „Verhältnisse spitzen sich von Woche zu Woche zu und es kann für weitere Entwicklung keine Verantwortung übernommen werden, wenn angeregte Aushilfen nicht unverzüglich beige stellt werden, da Verhältnisse vollkommen klar liegen und zufolge wiederholter Berichterstattung allenthalben bekannt sein müssen, kann kommissionelle Untersuchung der Reparaturverhältnisse vielleicht unterbleiben.“³⁴

Dieses Telegramm sollte allerdings nicht geeignet sein, die beabsichtigte nähere Untersuchung der hohen Reparaturstände bei der Südbahn fallenzulassen. Nach Ansicht der ZTL

entsprach die vorliegende Begründung nicht den Tatsachen. Den Anforderungen vom November 1917 entsprechend wären 505 Professionisten zugewiesen worden. Über allfällige Rückstände seien laufend Informationen ergangen. Die Überweisung reparaturbedürftiger Lokomotiven an Privatfabriken hätte sich verzögert, weil die Südbahn die wiederholt verlangten Angaben nicht eingesendet hat. „Jedenfalls trägt die Maschinendirektion der Südbahn zum großen Teile selbst die Verantwortung für den hohen Lokomotivreparaturstand, da sie die von Seite der ZTL und des Eisenbahnministeriums sowie der Generalinspektion angeregten Maßnahmen nicht mit der nötigen Raschheit und Tatkraft fördert. Die Abwälzung der Verantwortung für die gegenwärtige kritische Situation auf die ZTL oder andere Stellen muss daher entschieden zurückgewiesen werden.“³⁵

Die Personallage wurde zunehmend immer drückender. Am südwestlichen Kriegsschauplatz standen gegen Ende April mehrere Kleinbahnen vor ihrer Fertigstellung. Die ZTL war aber mangels Personal nicht in der Lage, für die zeitgerechte Inbetriebnahme zu sorgen.³⁶ Was dies im Falle des Fortschreitens der eigenen Offensive verbunden mit einer Erweiterung des Schienennetzes bedeuten musste, lag nur zu deutlich auf der Hand.

Besonders ungünstig lagen die Verhältnisse bei der Südbahn. Rasche Reparaturen – war kommissionell festgestellt worden – waren nur durch eine Vermehrung des sehr knappen technischen und administrativen Personals zu erzielen. Der damit Hand in Hand gehende Lokomotivmangel verursachte die größten Schwierigkeiten. Außerdem litt der Verkehr der Südbahn unter dem großen Mangel an erfahrenen, eingearbeiteten Zugexpedienten. Deshalb wandte sich der Chef FEW mit einer langen Personalliste und der dringenden Bitte an das Kriegsministerium, dem Chef des Ersatzwesens sowie an drei Armeekommandos, das angeführte Personal bis auf weiteres von der militärischen Dienstleistung zu entheben und der Südbahn zur Verfügung zu stellen.³⁷

So hatten bereits am 19. April Vertreter des Eisenbahnministeriums in einer Sitzung des Transportausschusses erklärt, auf eigene Verantwortung aufgrund der Lage eine weitestgehende Verkehrsbeschränkung auf der Südbahnstrecke zwischen Wien und Triest zu erlassen. Ausgenommen davon sollten nur Transporte für Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke sein. Das Arbeitsministerium erklärte, dieser Maßnahme auf die Dauer von fünf Tagen zuzustimmen, sofern alle rollenden Kohlenlieferungen, Rotationsdruckfabriken, Lokomotiv- und Waggonfabriken und Kokslieferungen für Donawitz ausgenommen

würden. Das Eisenbahnministerium lehnte dies jedoch unter Hinweis auf die Verkehrssituation kategorisch ab.

Feldzeugmeister Leopold v. Schleyer, der Technische Referent des Kaisers, der am folgenden Tag davon informiert wurde, hatte vor allem wegen der wichtigen Kriegsindustrien wie Bohler in Kapfenberg, Schoeller in Ternitz, der Pulverfabrik Blumau und dem Hochofenwerk Donawitz schwere Bedenken. Schleyer hielt daraufhin Rücksprache mit dem Verkehrsdirektor der Südbahn, der diese Einschränkung ebenfalls für unbedingt notwendig hielt, „insolange die Aushilfe mit Lokomotiven seitens der Staatsbahn eine derartige wie bisher bleibt. Von acht zur Unterstützung des Verkehrs zugewiesenen Lokomotiven der Staatsbahn habe nämlich die Südbahn sofort vier Stück, bevor sie noch in Tätigkeit traten, in die Reparaturwerkstätte abgeben müssen, während die fünfte bald nach Antritt ihres Dienstes auf der Strecke liegen blieb.“ Der Feldzeugmeister schloss seine Mitteilung an den Chef des Generalstabes mit dem Hinweis, der Verkehrsdirektor hätte ausdrücklich mitgeteilt, so weitgehende Einschränkungen wären dann nicht unbedingt notwendig, wenn wirklich brauchbare und dienstfähige Lokomotiven als Aushilfe beigelegt würden.³⁸

Der Chef des FEW antwortete Ende April, die vorübergehende Verkehrseinschränkung sei wegen zu geringer Leistungsfähigkeit der Lokomotiven über den Semmering notwendig gewesen. Mit der Zuweisung von zwölf Staatsbahnlokomotiven an die Südbahn-Heizhäuser Wiener Neustadt, Gloggnitz und Mürzzuschlag wäre mit 24. April die Kohlen- und Koksversorgung der kriegswichtigen Industriestandorte wiederaufgenommen worden.

Zur Klage der Südbahn über die zugewiesenen Lokomotiven bemerkte Straub, der vorhandene Lokomotivpark reiche für die gewaltigen, von den Bahnen geforderten Leistungen kaum aus. Die verfügbaren dienstfähigen Lokomotiven seien daher infolge übermäßiger Inanspruchnahme stark abgenutzt. Dazu komme noch die ungünstige Wirkung zahlreicher Ersatzmittel, die die Widerstandsfähigkeit der Lokomotiven wesentlich herabsetzen (Eiserne Feuerbüchsen, eiserne Stehbolzen, eiserne Rohrstützen, minderwertige Lagermetalle und Schmieröle). Jede Lokomotivabgabe sei daher für die abgebende Bahnverwaltung mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden. Deshalb wäre es ganz ausgeschlossen, immer nur vollkommen tadellose Lokomotiven abzugeben.³⁹

Am 31. März 1918 meldete die ZTL dem Chef des FEW das Ergebnis eines Inspektionsberichtes

des Heizhauses Innsbruck. Als Ursache des dort herrschenden hohen Reparaturstandes an Maschinen von 42 bis 48 Prozent (!) hatte man die Verwendung minderwertigen Schmieröls festgestellt.⁴⁰ GM. Straub wandte sich daraufhin mit dem dringenden Ersuchen telegraphisch an die Generaldirektion der k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, unverzüglich zu veranlassen, dass in Hinkunft nur noch vollkommen geeignete Öle für die Schmierung der Lokomotiven verwendet werden.⁴¹

Unterdessen hatten die Staatseisenbahnverwaltungen mit den aus staatlich bewirtschafteter Produktion stammenden Vulkanölen gute Erfahrungen gemacht. Die Fälle von Heißlaufen waren in ihren Bereichen im vergangenen Winter erheblich zurückgegangen. Im k.k. Eisenbahnministerium war man deshalb zum Schluss gekommen, dass die Südbahn auf ihren Linien anderweitig beschaffte Schmieröle verwendete. Tatsächlich konnten Organe des Kriegsministeriums/Mineralölgruppe feststellen, „dass seitens der Südbahn im Heizhaus Wien angeblich aus früherer Periode stammende hochstockende, daher im Winter unbrauchbare Vulkanöle verwendet wurden.“⁴²

Das k.k. Eisenbahnministerium konnte darüber hinaus den Nachweis erbringen, dass auch die Beschaffenheit des Lagermetalls als Ursache des Heißlaufens der Fahrbetriebsmittel auf den Südbahnlinien eine nicht gerade geringe Rolle spielte. „Ein Organ der Generaldirektion dieser Bahnverwaltung hat im Eisenbahnministerium Departement 21a über eine diesbezügliche Frage zugegeben, dass die Dienststellen der Südbahn die Weißmetalle nicht derart behandeln, wie dies bei den k.k. Staatsbahnen vorgeschrieben ist, so dass Vermengungen der einzelnen Legierungen eintreten und auf diese Art Legierungen verwendet werden, die sich tatsächlich nicht eignen. Es ist daher der Mangel im Lagermetall nicht auf die Zusammensetzung der vom k.u.k. Kriegsministerium gelieferten Weißmetalle zurückzuführen, die bei richtiger Behandlung gut verwendbar sind, sondern lediglich auf eine nicht entsprechende Manipulation im Betriebe.“⁴³

Auf Kriegsdauer standen aufgrund von Versuchen des Kriegsministeriums drei verschiedene Weißmetalllegierungen in Gebrauch. Eine Zinn-Antimon-Kupfermischung (75:15:10) für die besonders stark belasteten Achslager von Schnellzuglokomotiven, eine Antimon-Zinn-Bleimischung (20-21:12-14:Rest Blei) für die weniger beanspruchte Lager von Personen-, Güterlokomotiven und deren Tender- Achs- und Stangenlager, ferner für Achslager der Personen- und Schnellzugwagen, Spezialgüter-

wagen und Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit und darüber und schließlich einer zinnärmeren Mischung bestehend aus Antimon-Zinn-Blei im Verhältnis 15-19/5-10/Rest Blei. Anstelle des dritten Lagermetalls wurde fallweise noch eine Zink-Zinn-Blei Kupfermischung (64:21:12:3) verwendet. Bei den k.k. Staatsbahnen waren deshalb strenge Regeln erlassen worden, deren Einhaltung auch laufend kontrolliert wurden, um trotz der herrschenden Weißmetallknappheit eine anständige Lagermetallversorgung zu gewährleisten. Die Linien der Südbahngesellschaft kannten solche strengen Regeln offensichtlich nicht.⁴⁴

Weitere Erhebungen der Mineralölgruppe des Kriegsministeriums ergaben, dass auch andere Umstände wie mangelhafte Pflege und Wartung der Dochte und Schmiervorrichtungen, ungenügende Reinigung der Triebwerksteile in Ermangelung entsprechend geschulten Arbeitspersonals neben dem minderwertigen Schmieröl für die hohen Reparaturstände der Südbahn verantwortlich waren.⁴⁵

Am 10. Mai 1918 wurde unter dem Vorsitz des Sektionschefs im k.k. Eisenbahnministerium Wenzel v. Burger eine Besprechung über die Schmierölversorgung der österreichischen Eisenbahnen abgehalten. Vertreten waren dabei das AOK durch die ZTL, das k.u.k. Kriegsministerium/Mineralölgruppe, der Vorsitzende des gemeinsamen Ernährungsausschusses, das k.k. Eisenbahnministerium, das k.k. Handelsministerium, das k.k. Ministerium für öffentliche Arbeiten und die k.k. Nordbahndirektion. Der erste Punkt der Tagesordnung betraf die Frage der Aufteilung der Produktion an Spezialölen. Die wesentlichste Änderung betraf dabei die Staatseisenbahnverwaltung, die gemäß der Erklärung des Eisenbahnministeriums neben der Versorgung der Heeresbahn Nord mit Vulkanöl und Zylinderöl nunmehr auch die Versorgung der Heeresbahn Südwest zu übernehmen hatte. Der Bedarf der österreichischen Heeresbahnen wurde mit ungefähr 125 Wagen Vulkanöl monatlich angegeben. Davon konnten 90 Wagen mit galizischem Spezialrohöl abgedeckt werden. Der Rest sollte nach Ansicht des Handelsministeriums ohne weiteres aus rumänischem Rohöl gedeckt werden können. Zur Klärung der Fragen nach einem höheren Ölpreis und nach Erprobung des rumänischen Öls im Betrieb sollten die vertretenen Zentralstellen auf Vorschlag des Eisenbahnministeriums ein Komitee bilden, um die Verarbeitung des rumänischen Rohöls in Vulkanöl in Laboratoriumsversuchen zu überprüfen und „alles weitere einleiten, damit das Vulkanöl im Eisenbahnbetriebe in entsprechender Zeit erprobt werden kann.“⁴⁶ Ein Zeitrahmen wurde dabei nicht angegeben.

7. Diebstähle und Ausschreitungen entlang der Südbahn

Ende März bzw. Anfang April 1918 sah man sich gezwungen, energische Maßnahmen gegen Eisenbahn- bzw. Postdiebstähle zu ergreifen, die inzwischen bereits einen erschreckenden Umfang angenommen hatten. Das k.k. Ministerium für Landesverteidigung wies die Landesgendarmeriekommandos an, unverzüglich im Einvernehmen mit den politischen Landesstellen entsprechende Anordnungen zu treffen und diese schriftlich zu melden.⁴⁷ Von diesen Diebstählen waren vor allem Transporte mit Mannesverpflegung, Rauchsorten, Krankenkost, Wein und Hartfutter betroffen. Das Armeekommando befahl daraufhin den Heeresgruppenkommandos an der Südwestfront, Begleitdetachements mit zwei bis drei Offizieren und einer entsprechenden Anzahl von Feldgendarmen bereitzustellen. Als Bewaffnung waren Repetierpistolen oder Gewehr, Dolch und Schlagring vorzusehen. Gendarmerieoffiziere sollten neu aufgestellte Detachements einige Tage für Verhaftungen und Waffengebrauch gründlich instruieren.⁴⁸

In den Morgenstunden des 19. April wurde der Bahnhofskommandant von Nabresina Oberleutnant Karl Landl telephonisch wegen grober Ausschreitungen dreier Transporte von Honvedmarschkompanien alarmiert. Die Honvedsoldaten hatten einen Versorgungszug aufgebrochen und mit dem Plündern begonnen. Bei der nun folgenden Schießerei wurde der Gendarmeriepostenkommandant erschossen und etliche weitere Soldaten mehr oder minder schwer verwundet. Unter Einsatz des Etappenbataillons wurden daraufhin die Transporte entwapnet und mehrere Honvedsoldaten seitens einer Kommission des Etappengruppenkommandos Görz verhaftet abgeführt. Die Transporte konnten sodann abends ihre Fahrt wieder fortsetzen.⁴⁹

Drei Tage später, am 22. April, meldete das Bahnhofskommando Salloch den Einbruch in einen Bierwaggon. Nach der Verhaftung eines Soldaten des Honved-Infanterieregiments 19 rotteten sich 50 bis 60 Soldaten zusammen und forderten dessen Freilassung. Im darauffolgenden Tumult wurde ein Soldat von der Bahnhofswache angeschossen. Nach dem Abtransport des Verwundeten stürmten etliche Soldaten das Bahnhofskommando und beschimpften im Beisein ihrer Offiziere die Wachsoldaten. Erst das persönliche Einschreiten des wachhabenden Oberleutnants konnte die Ordnung wiederherstellen. Die schriftlichen Zeugeneinvernahmen wurden an das zuständige Feldgericht weitergeleitet.⁵⁰

In der Nacht vom 12. auf den 13. Mai 1918 brachen schließlich in Judenburg größere militärische Unruhen aus. Rund 2500 Soldaten

verschiedener Ersatzverbände zogen zunächst plündernd durch die Stadt Judenburg und kamen sodann zum Bahnhof, wo sie sämtliche Telephon- und Telegraphenapparate zerstörten. Der Sachschaden war enorm. Zwar wurde vom Bahnpersonal niemand getötet oder verwundet, der ordnungsgemäße Personen- und Güterverkehr konnte allerdings erst am 14. Mai nachmittags nach notdürftigen Reparaturen wieder aufgenommen werden. Die Arbeiterschaft der Berg- und Hüttenwerke in Leoben und Fohnsdorf hielt daraufhin am Nachmittag des 13. Mai Sympathiekundgebungen ab. Die Militärrevolte griff auch auf das Feldjägerbataillon 7 in Murau über. Der Bezirkshauptmann konnte die Lage allerdings wieder beruhigen, indem er die Meuterer mit Speck und Brot bewirtete. Die Unruhen griffen jedoch nicht auf das Eisenbahnpersonal über.⁵¹

8. Zur Versorgungslage der HG FM. Conrad

Am 26. April 1918 teilte des HGK Conrad dem AOK mit, dass die Eisenbahn nicht zuerst die materiellen Transporte durchgeführt hätte. Nun wären die Bahnen mit der Versorgung der herangeführten Truppen derart ausgelastet, dass das Durchbringen der ausstehenden materiellen Transporte ernste Bedenken hervorrufe. Da die Armeekorper mangels Unterkünfte abseits der Bahnen untergebracht werden mussten, sind Transportmittel für deren Versorgung erforderlich, die nun für die materiellen Transporte in die Frontabschnitte fehlen würden. Zur zwei Wochen später (!!) vorliegenden Stellungnahme des stellvertretenden Chefs des Feldeisenbahnwesens Obstlt. Emil Ratzenhofer stellte Oberst Pflug, der Chef der Artilleriegruppe im AOK fest, dass in den 30 Tagen zwischen 7. April und 7. Mai statt 60 Munitionszügen bloß 37 die HG Conrad erreicht hätten. Die Artilleriegruppe sei nach wie vor in der Lage, schloss Pflug, für die Verladung von vier Munitionszügen täglich für die HG Conrad vorzusorgen, „falls der Chef des FEW dieselben abrollen lässt.“⁵²

Tags darauf, am 13. Mai 1918, erfolgte eine Meldung des Chefs des FEW über den Stand nicht abgerollter außerordentliche Zuweisungen an die Heeresgruppen. Mit Stand Mitternacht vom 9. auf den 10. Mai waren zur HG Conrad rund 48 Züge, zur HG Boroewic rund 41 Züge noch nicht abgerollt. Für die Beurteilung der erbrachten Transportleistungen waren die abschließenden Feststellungen zumindest bemerkenswert: „Während vor Beginn der jetzigen Bewegungen für den laufenden Verpflegsbedarf täglich etwa acht Züge zum HGK Conrad notwendig waren, beträgt der Durchschnitt der Verpflegszuschübe der letzten Woche 900 Achsen, das sind rund dreizehn Züge täglich, mithin eine Steigerung

bis zu fünf Zügen täglich. Aus den vorstehenden Darlegungen wolle entnommen werden, dass die Zahl der anfänglich in Aussicht genommenen materiellen Zuschübe schon jetzt wesentlich überschritten ist und die bisherigen Leistungen als sehr befriedigende bezeichnet werden müsse.⁵³

Ende Mai meldete die HG Conrad, der 11. Armee fehlten noch 92 Batterien, von denen 70 mit der Bahn und 22 mittels Fußmarsch eintreffen sollen. Da mit der Bahn täglich drei Batterien rollen und nach dem 6. Juni eintreffende Einheiten nicht mehr rechtzeitig in Stellung gebracht werden können, müsse daher mit einem Ausfall von 50 Batterien gerechnet werden, dies entspreche dem Umfang dreier Feldartilleriebrigaden. Das Armeekommando werde daher versuchen, den sehr empfindlichen Ausfall durch günstige Platzierung, gute Feuerleitung und Zuweisung der für die fehlenden Batterien gerechneten Munition teilweise wettzumachen. Sehr hart wurde die unzulängliche Ausstattung mit Gasmunition empfunden. Je Kanone standen zwischen 125 und 218, je Haubitze 81 bis 101 Granaten zur Verfügung. Das mochte voraussichtlich zur Dämpfung der feindlichen Artillerie während der Feuervorbereitung und beim Sturm genügen, für die folgenden Operationen war allerdings dann keine Munition mehr vorrätig. Die vorhandenen Pferde reichten bloß als Minimalbedarf für die Notbewegungsfähigkeit. Die Verpflegslage war kaum besser. „Bei gegenwärtigem unzureichend, unregelmäßigem Verpflegszuschub aus dem Hinterlande ist ein Kalkül über die weitere Ansammlung von Sicherheitsvorräten nicht möglich.“⁵⁴

Das Heeresgruppenkommando beurteilte die Beweglichkeit der Artillerie dahingehend, dass gerechnet werden müsse, höchstens ein Viertel der mobilen Feld- und Gebirgsartillerie bewegen zu können. Von den durchschnittlich 38 über Franzensfeste laufenden Zügen verblieben nur acht für den materiellen und Truppenaufmarsch. Damit sollte der erhöhte Verpflegsbedarf – das bisher Zugeschobene war vielfach für die laufende Versorgung verwendet worden – der Hartfutterbedarf für die 11. und ein Drittel der 10. Armee (etwa 70 Züge) sowie 100 Züge an „Radetzkytransporten“ herangeschafft werden.

„Wenn auch einige Radetzkytransporte zurückgestellt werden, so kann auf Munition, Pferde und Transportmittel nicht verzichtet werden. ... Die Radetzkyaktion wird auch am 15. Juni nicht genügend vorbereitet sein; die Mobilität bleibt auch weiterhin mangelhaft. Da eine Verschiebung des Termins bis zu einer gründlichen Besserung der Lage nicht möglich ist, schließt sich das HGK dem Antrage der 11. Armee an, als Termin den 15. Juni zu bestimmen.“⁵⁵

Die Bevorzugung der Lebensmitteltransporte hatte zur Folge, dass der Chef des FEW am 4. Juni meldete, aus diesem Grunde könne seit 1. Juni immer nur ein Munitionszug täglich abgehen.

9. Zur Versorgungslage der HG FM. Boroevic

Am 28. Mai 1918 wies FM. Boroevic telegraphisch in aller gebotenen Deutlichkeit darauf hin, „dass niemand es verantworten kann, eine Operation mit unzulänglichen materiellen Vorsorgen und mit Unterernährung und aus diesem Grunde nicht leistungsfähigen Truppen zu beginnen. Wenn man sich nicht in ein Abenteuer stürzen will, dessen Folgen die Moral der Truppe unabsehbar beeinflussen können, kann die einzige Konsequenz der in der Orientierung des AOK geschilderten Zuschubverhältnisse nur die eine sein, dass mit dem Operationsbeginn zugewartet wird, bis die Truppen wenigstens notdürftig materiell ausgestattet und durch ausreichende Verpflegung den folgenden Leistungen gewachsen sind“.⁵⁶

Die Quartiermeisterabteilung des AOK bemerkte dazu, dass die verstärkten Mehltransporte bei nicht verzögerter Zuschubsdauer in den ersten Junitagen der HG Boroevic einzurollen beginnen sollten. „Von da an ist die tägliche Ausgabe von 560 g Brot durch einige Zeit gesichert, auf wie lange kann derzeit nicht gesagt werden.“ Die Quartiermeisterabteilung sprach sich deshalb abschließend dafür aus, den festgesetzten Angriffsbeginn nicht zu verschieben.⁵⁷

Drei Tage später legte der Stabschef der Heeresgruppe einen aktuellen Stand des zwar zugewiesenen, aber immer noch nicht eingetroffenen technischen Überschiffungs- und Brückenmaterials vor:⁵⁸

Mit AOK Nr. zugewiesen	davon	
	eingerollt	avisiert
Op. 152.238 200 Zillen	147	8
Op. 152.238 5000 m Etappen-Brückenmaterial	0	0
Op. 152.886 230 Zillen	0	0
Op. 152.868 Brückenwagen Schraubenwinden, Unterzüge	0	0
Op. 153.093 5000 Handhacken	0	0
Op. 152.763 150 Zillen 500 Piloten	0	0

10. Die neuerliche Anregung des k.k. Eisenbahnministers

Zehn Wochen später (!), der Aufmarsch für die Offensive war recht und schlecht beendet, urgierte der Minister neuerlich, wegen des weiter zu erwartenden namhaften Lokomotiv- und

Personalbedarfs unbedingt eine Heranziehung der galizischen Lokomotiven ins Auge zu fassen. „In den drei galizischen Bezirken Krakau, Lemberg und Stanislaw, woselbst im Frieden 338, 417 bzw. 196 Lokomotiven stationiert waren, sind derzeit 460, 660 bzw. 374 Stück Lokomotiven mit bedeutend größerer durchschnittlicher Leistungsfähigkeit (Reibungsgewicht), d.h. um 122, 243 bzw. 178 Stück mehr im Stande. In der Bukowina ist eine Minderzahl gegenüber dem Frieden um achtzehn Lokomotiven zu verzeichnen. Insgesamt sind somit im nordöstlichen Gebiet 525 Lokomotiven, d.h. um 49 % mehr als im Frieden vorhanden. Diese Vermehrung steht, da überwiegend leistungsfähige Lokomotiven hinzugekommen sind, in keinem Verhältnis zur derzeitigen Leistung auf den dortigen Strecken ... Noch greller tritt das Missverhältnis zwischen Lokomotivstand und Lokomotivleistung beim Vergleich der gefahrenen Zugkilometer hervor, indem letztere jetzt gegenüber der letzten Friedenszeit um 17,6 % niedriger sind.“⁵⁹ Abschließend regte der Minister an, die Sachlage durch eine Kommission, die aus Vertretern des AOK, der Zentraltransportleitung und den interessierten Stellen des Eisenbahnministeriums an Ort und Stelle prüfen zu lassen.

Der Chef des FEW stimmte der Bildung und Entsendung einer Kommission aus Vertretern der zivilen und militärischen Eisenbahndienststellen nach Galizien zu. Zu den in Galizien zu viel stationierten Lokomotiven wurde festgestellt: „Auch hieramts wird die Anschauung vertreten, dass für die derzeitige Verkehrsleistung der Bahnen Galiziens daselbst zu viele Lokomotiven stationiert sind. Die Zentraltransportleitung wurde hierauf bereits aufmerksam gemacht und hat schon sechs Lokomotiven der Reihe 260 aus dem Bereiche Stanislaw nach Mähr. Ostrau abdirigiert und den Abschub von weiteren sechs Lokomotiven gleicher Reihe vorbereitet. Die ZTL wurde auch schon verständigt, dass für den Fall eines etwaigen Mehrbedarfs an Lokomotiven in anderen Gebieten die Abdirigierung von Lokomotiven aus Galizien durchgeführt wird.“⁶⁰

11. Späte und unzureichende Maßnahmen

Schließlich wurde nach Rücksprache mit dem Eisenbahnministerium am 17. Juni seitens des AOK/FEW bzw. der ZTL der Generalstabsmajor Alois Fabian sowie zwei erfahrene Mitarbeiter der Zentralwagen- bzw. der Zentrallokomotivdirigierung entsendet. Das Eisenbahnministerium wiederum stellte dafür zwei Ingenieure der Sektion Va bzw. Vb ab. Diese fünfköpfige Kommission wurde damit beauftragt, den Lokomotivstand in den Bereichen der k.k. Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislaw und der k.k. Betriebsleitung Czernowitz zu überprüfen. Das Ergebnis war in einer Niederschrift festzuhalten.

Der Direktionsbereich Krakau verfügte über insgesamt 455 Lokomotiven. Unter Berücksichtigung des Reparaturstandes (29%) wurde gegenüber dem Friedensstand von 1914 ein Plus von 54 Lokomotiven erhoben. Da jedoch die Hauptheizhäuser Wola-Duchacka und Rzeszow gegenüber dem Vorjahr eine 25 bzw. 40 prozentige Steigerung der geleisteten Bruttotonnenkilometer aufwiesen, konnten nur die Heizhäuser Zywiec und Neusandez um insgesamt zehn Lokomotiven geschwächt werden. Da sich bereits fünf Lokomotiven leihweise im Bereich Lemberg befanden, konnte man aus diesem Bereich nach Ansicht der Kommission bloß fünf Lokomotiven abziehen.

Im Direktionsbereich Lemberg befanden sich 672 Lokomotiven, wobei unter Einrechnung des hohen Reparaturstandes von 41,5 Prozent ein Überschuss von 67 Lokomotiven bestand. „Die Direktion versteht sich zum Austausch von 67 Lok leichterere Type Kategorie III-350 gegen 34 Loks der Kategorie III-400 zwecks Verminderung der Lok. Reihen“, lautete der Beschluss.

Aus dem Bereich Czernowitz konnte keine einzige Lokomotive abdirigiert werden. Bei einem Lokomotivstand von 87 Loks und einem Reparaturstand von 38 Prozent existierte nämlich ein Minus an 33 Loks gegenüber dem Vergleichsjahr 1914.

Der Direktionsbereich Stanislaw verfügte über 354 Lokomotiven. Verglichen mit dem ersten Halbjahr 1914 blieben – unter Beachtung des Reparaturstandes von etwa 35 Prozent – 82 Lokomotiven über dem Friedensstand von 191 Loks. Dies entsprach einem Überstand von 43 Prozent. Da die Leistung an Bruttotonnenkilometer jedoch im Vergleich um 30 Prozent gestiegen war, betrug der tatsächliche Überschuss somit nur mehr 13 Prozent, also 25 Lokomotiven. „In Anbetracht des Umstandes, dass Heizhaus Stanislaw seinerzeit eine mechanische Bekohlung hatte, welche hinsichtlich Umsatzes der Lokomotiven mindestens mit einer Ersparnis von fünf Loks bewertet werden muss, verringert sich diese Zahl auf 20 Loks, womit die Direktion einverstanden ist.“⁶¹

Dieser Direktionsbereich Stanislaw bietet sich abschließend als Beispiel dafür an, einen direkten und damit recht bemerkenswerten Einblick in die Berechnungsgrundlagen der Kommission zu gewinnen. Bei diesen Berechnungen bildete der Friedensstand (191 Loks) die Ausgangsbasis von 100 Prozent. Die weiterführende Betrachtung zeigt, dass man es allerdings bei der Anwendung der Prozentrechnung nicht so genau nehmen sollte. Die 82 Loks (Überstand bei der Zwischenrechnung) entsprachen mehr 44 als den angegebenen 43 Prozent. Unterschied 1 % = 2 Loks. Der Reparaturstand von 35 Prozent betraf – ge-

nau genommen – 67 Loks. Zählt man nun 191, 82 und 67 zusammen, ergibt dies nur 340 Loks. Der Gesamtbestand umfasste jedoch 354 Loks! Macht zusammen sechzehn Lokomotiven, die im Zuge der Berechnungen „unter den Tisch gefallen sind“. So blieben bei einem Bruttoüberstand von 163 Loks schließlich bloß zwanzig übrig, die abzugeben waren. Das Einverständnis der Direktion des Heizhauses war daher nicht besonders überraschend...

Nach Vorlage der Niederschrift erließ die ZTL am 29. Juni Verfügungen hinsichtlich der Verteilung der in Galizien festgestellten Überschüsse. Danach hatten die Heizhäuser Lemberg und Stanislau 36 bzw. sechzehn Lokomotiven sowie insgesamt 57 Lokführer und 47 Heizer an die Direktionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, Olmütz, der Nord- und der Nordwestbahn abzugeben.⁶² Mit dieser Maßnahme kamen somit ziemlich genau zehn Prozent der (Brutto) überzähligen Lokomotiven zur Verteilung.

Bis zum 15. Juli hatte der Bezirk Lemberg zwanzig der verlangten 36 Lokomotiven abgeführt. Zwei Tage darauf meldete man der ZTL, eine weitere Lok wäre absendebereit, es fehle jedoch dafür das nötige Personal. „Weitere bemannte Loks können, wenn überhaupt dem Auftrage der ZTL vollinhaltlich zu entsprechen möglich sein wird, nur sukzessive abgegeben werden, weil im ganzen Bereich Lok- und Personalmangel herrscht. Insbesondere ist der Heizermangel sehr kritisch geworden. So beträgt heute im Heizhause Przemysl der Krankenstand an Führer 24 und jener an Heizer 36 Prozent. Ursache: Entkräftung zufolge schlechter Ernährung. Großer Krankenstand beim Lokpersonal besteht schon seit längerem. ... Den Anforderungen des Verkehrs kann nicht mehr voll entsprochen werden.“⁶³

12. Schlussbetrachtung

Der Chef des Feldeisenbahnwesens GM. Johann Straub litt an schwerer Gicht.⁶⁴ Seine Unterschrift unter den Akten wurde deshalb stets gestempelt. Wesentliche Stütze war ihm daher sein Stellvertreter Oberst Emil Ratzenhofer, der bereits seit November 1908 im Eisenbahnbüro des Generalstabes verwendet wurde. Ratzenhofer, Jahrgang 1877, wurde nach dem Krieg noch Sektionschef der technischen Sektion im Bundesministerium für Heerwesen und zum General befördert. Ende Februar 1926 pensioniert, war er von 1932 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges Leiter des Verlages der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen und zählte damit zu den führenden österreichischen Militärpublizisten. Die Darstellungen des Feldeisenbahnwesens im Werk „Österreich-Ungarns letzter Krieg“⁶⁵ stammen durchwegs aus seiner Feder.

Sind Ratzenhofers Beiträge einschließlich des Eisenbahnaufmarsches zur 12. Isonzoschlacht durchwegs zumindest „schöngefärbt“, so fällt bei seiner Darstellung des Aufmarsches zur Piaveschlacht zunächst auf, dass die Verkehrslage – nicht zu Unrecht – triste geschildert wird. Als Ursachen für die Herabsetzung der Gesamtförderung führt er „Mangel an Betriebskohlen, an Schmiermitteln und an Lagermetallen, starke Abnutzung des Rollmaterials und geminderte Leistungen des Personals“ an.⁶⁶ Dies stellt allerdings bestenfalls die halbe Wahrheit dar.

Da im März 1918 der systematische Abbau der bisherigen Ostfront begonnen hatte, war damit der Südwesten als Hauptkriegsschauplatz verblieben. Die gesamte Versorgung aller an dieser Front eingesetzten Truppen hing nunmehr hauptsächlich vom Leistungsvermögen der Strecken über den Brenner bzw. über Triest ab, die sich im Besitz der k.k. priv. Südbahngesellschaft befanden. Wie sich allerdings zeigte, waren die Führungsebenen der Südbahn nur sehr eingeschränkt in der Lage, ihre Mitarbeiter unter den Rahmenbedingungen eines restriktiven Blockadekrieges zum umsichtigen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen anzuhalten. Die Verwendung von billigem und daher völlig ungeeignetem Schmieröl, mangelnde Schulung und Aufsicht bei der zweckmäßigen Verwendung von Lagermetallen und dazu noch mangelhafte Pflege und Wartung machen es dem Betrachter kaum mehr möglich, zwischen grober Fahrlässigkeit und zielgerichteter Sabotage zu unterscheiden. Der gestiegene Reparaturstand war jedenfalls sicher teilweise selbstgemacht. Möglicherweise hätte eine gesteigerte Transportleitung auch den nagenden Hunger wenigstens etwas reduzieren können.

Die vorgelegten bzw. berechneten Zahlenangaben sind nicht immer verlässlich, bei ihrer Zitierung ist daher stets große Vorsicht angebracht. Wenig überraschend fiel auch das Ergebnis der kommissionellen Überprüfung der Lokomotivstände in Galizien aus. Im Sinne einer Schwergewichtsbildung hätte es aber immerhin leicht dafür gereicht, die Kohlentransporte an die Kriegsindustrie durchgehend sicherzustellen. Der Führung des Feldeisenbahnwesens bleibt daher der Vorwurf nicht erspart, mehr verwaltet als geführt zu haben. Und dies viel zu behäbig. Zu einer erfolgreichen Stabsarbeit gehört vorausschauende und damit zeitgerechte Planung sowie permanente und sachlich einwandfreie Dienstaufsicht, aber daran mangelte es besonders. Der Truppe wurde damit nicht gedient.

Unter diesen logistischen Bedingungen wurde im Juni 1918 mit unterernährten Soldaten ohne ausreichende Artillerie- und Luftunterstützung

eine Offensive ohne echtem Schwergewicht gewagt. Ihr Scheitern sollte unwiderruflich das Vertrauen in die höhere Führung erschüttern.

Literatur- und Quellenverzeichnis:

1. WAGNER, Anton, Der Erste Weltkrieg. Ein Blick zurück. Herold Wien 1981, S. 339ff.
2. Dazu Österreich–Ungarns letzter Krieg, (Ö.U.L.K.) hg. vom österreichischen Bundesministerium für Landesverteidigung und vom Kriegsarchiv, Bd. 7. Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen Wien 1938, S. 221ff.
3. Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv (in Hinkunft: KA): NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.003, 23. März 1918.
4. Nach Ö.U.L.K. Bd. 7, S. 198 ruhten zu diesem Zeitpunkt wegen Betriebsstockungen rund 18.000 beladene Wagen.
5. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.014, 1. April 1918.
6. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.014. Bemerkungen zum Kalkül über den Aufmarsch im SW, 30. März 1918.
7. Diese Reste umfassten alle jene Verbände, die nicht unmittelbar zur Infanterie zählten.
8. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.014.
9. ARTL, Gerhard: Die „Strafexpedition“. Österreich-Ungarns Südtiroloffensive 1916. A. Weger Brixen 2016, S. 122.
10. ARTL, Gerhard: Die Südbahn und der Aufmarsch zur 12. Isonzoschlacht. In: Gerhard Artl, Roman-Hans Gröger, Gerhard H. Gürtlich, Zug um Zug. 160 Jahre Südbahn Wien-Triest. Holzhausen Verlag Wien 2017, S. 402.
11. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.017. AOK Eb. Nr. 7292 Truppenverschiebungen, 3. April 1918.
12. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2966, Eb. Nr. 7472, Schreiben des Eisenbahnministers Z. 3/G.P., 31. März 1918.
13. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2966, Eb. Nr. 7472, 3. April 1918.
14. KA: KM ZTL Ktn. 356, 28-11/33, ZTL Zl. 100.000, telegraphische Dirigierung, 4. April 1918.
15. KA: KM ZTL Ktn. 356, 28-11/33-4, FTL 5 Exh. Nr. 4825/6, 14. Mai 1918.
16. KA: KM ZTL Ktn. 356, 28-11/33-2, FTL 6 Exh. Nr.119.156/16, 30. April 1918.
17. KA: KM ZTL Ktn. 357, 28-36/4-5, ZTL Nr. 15.777, 24. April 1918.
18. KA: KM ZTL Ktn. 357, 28-36/4-6, k.k. Eisenbahnministerium Zl. 15.541/21a, 9. April 1918.
19. Dazu Ö.U.L.K. Bd. 7, S. 184f.
20. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2966, Eb. Nr. 7472, 3. April 1918.
21. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2969, Eb. Nr. 8751, 15. April 1918.
22. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2970, Eb. Nr. 9086, 19. April 1918, Eb. Nr. 9114, 19. April 1918.
23. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.057, Eb. Nr. 10.872,
24. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9187, 24. April 1918.
25. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9187, Pro domo, 24. April 1918. Dazu auch Ktn. 2971, Eb. Nr. 9326, wonach das Eisenbahnministerium mitteilte, zehn Wagen Kartoffel, einen Wagen Edelmehl und drei Wagen Mais zudirigieren.
26. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2969, Eb. Nr. 8569, k.k. Generaldirektion der österr. Eisenbahnen Zl. 2635/San., 13. April 1918.
27. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2966, Eb. Nr. 7217, Kohlenversorgung der Bahnen für die Verschiebung zur Südwestfront, 31. März 1918. Erging an AOK Op. Abteilung (Artilleriegruppe) und an die ZTL.
28. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9432, 23. April 1918.
29. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2983, Eb. Nr. 14.310, 10. Juni 1918.
30. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2967, Eb. Nr. 7948, 9. April 1919.
31. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2970, Eb. Nr. 8772, 17. April 1918.
32. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnen Ktn. 2966, Eb. Nr. 7698, 5. April 1918.

33. Dazu KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9431, 25. April 1918. Diese Angaben der Maschinendirektion der Südbahn vom 19. April steht in einem bemerkenswerten Gegensatz zu einem Vermerk in den Akten des Feldeisenbahnwesens, wo - übrigens ohne jeden Bezug zum Akteninhalt - von einem Lokomotivrepauraturstand von mehr als 50 Prozent (!) die Rede ist!
34. KA: KM ZTL Ktn. 366, 48-1/3-18, ZTL Nr. 15.356, Telegramm vom 19. April 1918. Anmerkung: „fest zurückhauen“.
35. KA: KM ZTL Ktn. 366, 48-1/3-18, ZTL Nr. 15.356, Antworttelegramm vom 21. April 1918.
36. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9374, 22. April 1918.
37. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9431, 25. April 1918.
38. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9391, Schreiben von FZM. v. Schleyer Zl. 60/66, 20. April 1918.
39. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2971, Eb. Nr. 9391, 30. April 1918.
40. KA: ZTL Ktn. 407, 138-25, ZTL Nr. 12.597, 31. März 1918. „Wie aus dem Reisebericht eines Organs der ZTL hervorgeht, ist nach übereinstimmender Ansicht aller beteiligten Faktoren (FTL 7, Zugförderungschef der Betriebsinspektion Innsbruck, Heizhaus- und Werkstättenvorstand) der hohe Reparaturstand an Maschinen des Heizhauses Innsbruck in erster Linie und hauptsächlich auf das von der k.k. Südbahn (anscheinend aus Gründen der Wohlfeilheit) verwendete minderwertige Öl zurückzuführen.“
41. KA: ZTL Ktn. 407, 138-25/2, 4. April 1918.
42. KA: ZTL Ktn. 407, 138-25/4, k.k. Eisenbahnministerium Zl. 17.664/21a, 14. April 1918. Randbemerkung: Also doch!“
43. KA: ZTL Ktn. 407, 138-25/4, k.k. Eisenbahnministerium Zl. 17.664/21a, 14. April 1918. Als Anmerkung rot unterstrichen und mit einem Rufzeichen versehen.
44. KA: ZTL Ktn. 407, 138-25/4, k.k. Eisenbahnministerium Zl. 17.664/21a, 14. April 1918 S. 2f.
45. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2974, Eb. Nr. 10.312, 15. April 1918.
46. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2978, Eb. Nr. 12.309, k.k. Eisenbahnministerium Zl. ad 20.438/21a, 14. Mai 1918.
47. KA: ZTL Ktn. 388, 99-58, Weisung der Abt. XX des Ministeriums für Landesverteidigung Nr. 287, 29. März 1918.
48. KA: ZTL Ktn. 388, 99/75, AOK Q.Nr. 110.603, 11. April 1918.
49. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2972, Eb. Nr. 9568, 21. April 1918.
50. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2973, Eb. Nr. 9875, 22. April 1918.
51. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2982, Eb. Nr. 13697, 3. Juni 1918. Meldung vom 18. Mai 1918.
52. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.057, Bemerkungen der Art.Gr. zu Eb. Nr. 10.872. Vermerk Waldstätens auf die Stellungnahme Ratzenhofers: „Viel zu wenig!“
53. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.107. Eb. Nr. 11.330, 13. Mai 1918.
54. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.175. HGK Conrad Op. Nr. 20.000/97a, 31. Mai 1918.
55. KA: NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.175. HGK Conrad Op. Nr. 20.000/97a, 31. Mai 1918.
56. NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.151, HGK Boroevic Op. Nr. 1100/132, 28. Mai 1918.
57. NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.151, Bemerkungen zu Op. Nr. 142.151, 31. Mai 1918.
58. NFA AOK-Op.-Abteilung Ktn. 538 I.-Gruppe, AOK Op. Nr. 142.177. HGK FM Boroevic Op.Nr. 1100/131b, 31. Mai 1918. Waldstätten vermerkte dazu am 3.6. für die Techn. Gruppe im AOK: „Stimmt zumindest mit den Meldungen der techn. Grp! – ref(erieren)!“
59. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2984, Eb. 14.362, Schreiben des Eisenbahnminister Zl. 25.223/21, 6. Juni 1918.
60. KA: NFA AOK-Qu.-Abteilung Feldeisenbahnwesen Ktn. 2984, Eb. 14.362, 10. Juni 1918.
61. KA: ZTL Ktn. 357, 28-120/3. Niederschrift über die gemäß ZTL Nr. 22729 von 1918 ...

im Juni 1918 stattgehabte Überprüfung des Lokomotivstandes in den Bereichen der k.k. Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislau und der k.k. Betriebsleitung Czernowitz, 23. Juni 1918.

62. KA: ZTL Ktn. 357, 28-120/4. Verfügungen über die anlässlich der kommissionellen Überprüfung des Lok.-Standes in Galizien festgestellten Überschüsse an Lokomotiven und Lok.-Mannschaften, 29. Juni 1918.
63. KA: ZTL Ktn. 357, 28-120/5, 17. Juli 1918.
64. Dazu Ein General im Zwielficht. Die Erinnerungen Edmund Glaises von Horstenau, hg. Peter Broucek, Bd. 1. Böhlau Verlag Wien-Köln-Graz 1980, S. 343. „Der immer lahmer werdende Straub war kein besonders hoffnungsreicher Repräsentant des von ihm geleiteten Verkehrsmittels.“
65. Österreich-Ungarns letzter Krieg, hg. vom Österreichischen Bundesministerium für Landesverteidigung und vom Kriegsarchiv, 7 Schrift-, 7 Kartenbände, ein Registerband. Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, Wien 1930-38.
66. Österreich-Ungarns letzter Krieg, Bd. 7, S. 83.

Zur Aufnahme der Tauern- und Pyhrn – Achse ins künftige TEN – Kernnetz

Es ist das Bestreben der Europäischen Union, den Zusammenhalt der Unionsmitglieder untereinander zu festigen und zwar auch am Gebiet des Verkehrsgeschehens. Dazu definierte man Verkehrsachsen von europäischer Bedeutung, die auch, wenn nötig, bevorzugt ausgebaut werden sollen und für deren Ausbau man auch Beiträge seitens der EU zu leisten bereit ist. Diese Verkehrsachsen werden periodisch überprüft und allenfalls auch ergänzt.

Vor diesem Hintergrund hielt **Dipl. Ing. Dr. Helmut Adelsberger** am 23. Jänner 2019 im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, der von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft getragen wird, im Haus der Kaufmannschaft den Vortrag „Zur Aufnahme von Tauern- und Pyhrn-achse ins künftige TEN-Kernnetz“.

Der Vortragende war seinerzeit im österreichischen Verkehrsministerium und danach als Nationaler Experte in der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission tätig, wo er die Planungsmethode für das TEN-Kernnetz (TEN = Trans European Network) ausarbeitete und an dessen konkreter Festlegung mitwirkte. 2012 entwickelte er das hier präsentierte strategische Konzept für die Tauern- und Pyhrnachse und brachte die diesbezügliche Zusammenarbeit der vier an den beiden Achsen beteiligten Bundesländer zustande.

Im österreichischen EU-Beitrittsvertrag waren die folgenden Verkehrsachsen des Schienenverkehrs und des Kombinierten Verkehrs für den Alpentransit durch Österreich verankert:

1. Brennerachse München - Verona – Bologna,
2. Tauernachse München – Salzburg – Villach – Udine bzw. – Laibach,
3. Pyhrn – Schober Achse Regensburg – Graz – Spielfeld – Marburg,
4. Donauachse Nürnberg – Wien – Sopron (Ödenburg) bzw. – Pressburg,

5. Pontebbana – Achse Prag – Wien – Pontebbana – Udine.

Bei einer Konferenz 1994 in Kreta wurden insgesamt 9 Paneuropäische Korridore, sowohl für die Schiene, wie für die Straße festgelegt, allein der Korridor VII umfasste bloß die Donau als Wasserstraße. In Helsinki wurde 1997 der Korridor X hinzugefügt, mit dem Verlauf Salzburg – Villach – Laibach – Zagreb – Belgrad – Niš – Skoplje – Veles - Saloniki und den nördlichen Zulaufästen Graz – Marburg – Zagreb und Budapest – Belgrad bzw. der Fortsetzung Niš – Sofia bzw. Veles – Florina.

Im Generalverkehrsplan von 2002 wurden innerösterreichisch die folgenden Achsen festgelegt:

1. Donau (München) – Salzburg – Linz – Wien – (Pressburg, Budapest)
2. Süd (Brünn) – Wien – Graz – (Laibach) bzw. Bruck – Villach (Udine)
3. Pyhrn (Prag) – Linz – Bruck/Mur – Graz – (Laibach, Zagreb)
4. Tauern (München) – Salzburg – Villach – (Laibach)
5. Brenner (München) – Kufstein – Innsbruck – Brenner – (Verona)
6. Arlberg Innsbruck – Feldkirch – (Schweiz) – Bregenz – (Deutschland).

Während sich mit der EU-Osterweiterung 2004 und 2007 der Weg nach Südosten durch die EU-Mitgliedsländer Ungarn, Rumänien und Bulgarien öffnete, hatte sich die Lage entlang des Kor-

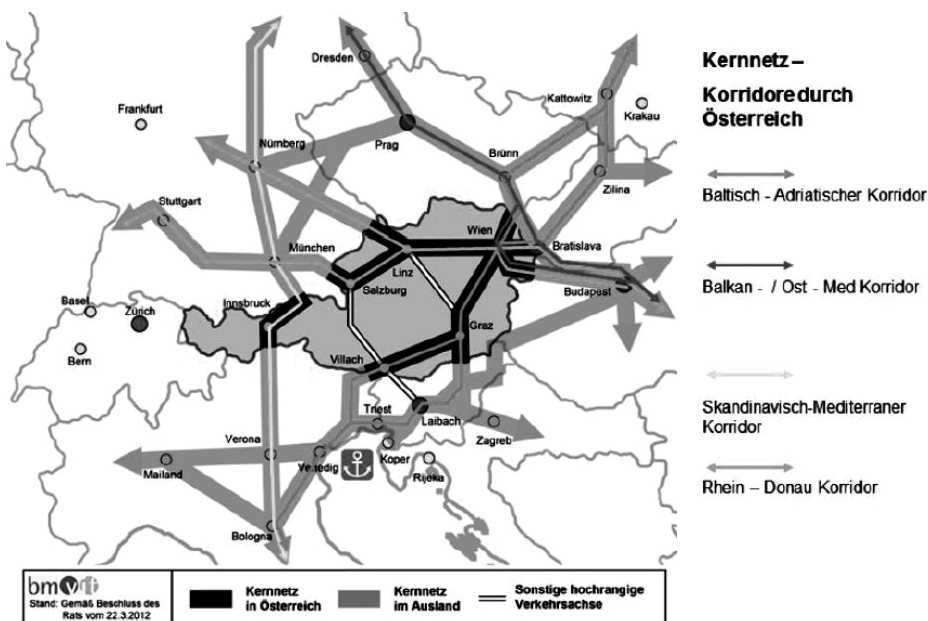


Abbildung 1: Kernnetz mit Relevanz für Österreich

ridors X durch das ehemalige Jugoslawien durch Kriegsschäden und neue Grenzen drastisch verschlechtert. Der ehemals stark befahrene Korridor X wies nur noch wenig Verkehr auf, was die Randlage auch unserer südlichen Bundesländer noch verschärfte.

Die Neukonzeption des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

In den Jahren 2009 bis 2013 kam es zu einer Gesamtrevision der EU-Verkehrspolitik: Es wurden die bisherigen Paneuropäischen Korridore praktisch abgeschafft und es wurde ein EU-weites „TEN – Kernnetz“ geschaffen. Dabei ging man von einem mit den Mitgliedsstaaten vereinbarten Gesamtnetz aus und wählte daraus für die Bildung des „TEN-Kernnetzes“ die strategisch wichtigsten Elemente aus. Dazu folgte man einem geographisch-verkehrsplanerischen Ansatz. Die Elemente des Netzes sollen Knoten verbinden.

Als primäre Knoten wurde definiert:

Typ 1-Knoten: die Hauptstädte und Großstädte der Mitgliedsländer der EU,

Typ 2-Knoten die wichtigsten Hafenstädte.

Verbindungen wurden nach den maßgebenden Verkehrsströmen ausgewählt:

- zwischen jeweils benachbarten Knoten,
- Hafenstädte, die nicht Typ 1 sind, werden nur mit dem jeweils relevanten Typ 1-Knoten desselben Mitgliedslandes verbunden.

Sekundäre Knoten sind Binnenhäfen, Straße/Schiene – Terminals, Flughäfen, welche den Typ 1-Knoten und entsprechenden Schnittpunkten des Kernnetzes zugeordnet sind.

Grundsätzlich ist es im Schienennetz möglich, innerhalb eines Korridors zwischen Strecken für den Personenverkehr und solchen für den Güterverkehr zu unterscheiden.

Als Unterstützung zur Umsetzung für das TEN – Kernnetz hat die EU mit der „Connecting Europe Facility“ (CEF) die Möglichkeit von Zuschüssen in folgender Weise vorgesehen:

Planungskosten: max. 50 % Zuschuss

Baukosten, gewöhnliche Projekte: max. 20 % Zuschuss

Baukosten, Engpässe und Netzlücken: max. 30 % Zuschuss

Baukosten, grenzüberschreitende Projekte: max. 40 % Zuschuss

Baukosten, in Kohäsionsländern: max. 85 % Zuschuss.

Ebenfalls um die Realisierung des TEN-Kernnetzes zu unterstützen (und deshalb im Rahmen der CEF),

wurden ausgehend vom TEN-Kernnetz und in Anlehnung an die 9 bereits seit 2010 bestehenden Güterverkehrskorridore gesamteuropäisch 9 Kernnetzkorridore der EU definiert, deren administrative Struktur durch entsprechende „Korridor-Foren“ und jeweils einem „europäischen Koordinator“ gekennzeichnet ist.

Für Österreich direkt relevant sind davon:

Der Baltisch – Adriatische Korridor: Danzig – Warschau – Kattowitz bzw. Stettin – Breslau – Kattowitz – Mährisch Ostrau – Brünn - Wien und parallel dazu Kattowitz – Žilina – Pressburg – Wien, weiter: Graz – Klagenfurt – Villach – Venedig – Bologna – Ravenna bzw. ab Graz – Laibach – Triest.

Der Skandinavisch – Mediterrane Korridor: Helsinki – Stockholm/Oslo – Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Hannover – Würzburg – Nürnberg – bzw. Berlin – Nürnberg – München – Kufstein – Innsbruck – Verona – Bologna – Florenz – Rom – Neapel – Palermo / Bari – la Valletta.

Der Rhein-Donau – Korridor: Strassburg – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Linz bzw. Strassburg – Stuttgart – München – Salzburg – Linz – Wien - Pressburg – Budapest – Belgrad – Sofia bzw. Budapest – Arad – Kronstadt – Bukarest – Constanța.

Die Rhein – Main – Donau – Schifffahrtsstraße bis zum Schwarzen Meer gehört dazu.

Der Orient – Ostmediterrane Korridor: Hamburg / Rostock – Berlin – Dresden – Prag – Brünn – Wien – Budapest – Arad – Vidin – Sofia – Burgas bzw. ab Sofia - Saloniki – Athen – Patras.

Die Stadt Wien ist Knoten in 3 dieser 4 Korridore.

Zusätzlich zu diesen 9 schon bestehenden Schienengüterverkehrskorridoren wurde mit dem Durchführungsbeschluss der EU-Kommission 2018/500 vom 22. März 2018 als zehnter der „Alpen-Westbalkan-Schienengüterverkehrskorridor“ formal eingerichtet.

Betrachtet man nun das Netz der TEN – Korridore in den Ostalpen, so fällt auf, dass zwischen der Brennerstrecke München – Innsbruck – Verona im Westen (Skandinavisch – Mediterraner Korridor), dem Donaukorridor im Norden (Salzburg – Linz – Wien) , dem Baltisch – Adriatischen Korridor im Osten (Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venedig) und dem Mediterranen Korridor im Süden (Mailand – Verona – Venedig – Triest – Laibach – Budapest) zwischen Wien und Verona über rd. 520 km Luftlinie quer durch die Alpen in einer Breite von bis zu 180 km keine Netzverbindung besteht. Es ist das im sonst recht dichten Netz im Zentrum Europas eine ausgesprochene

Anomalie! Schneidet doch diese Netzlücke die EU Länder Slowenien und Kroatien, aber auch die österreichischen Bundesländer Steiermark, Kärnten und Osttirol von den wirtschaftsstarken Märkten in Deutschland und den Benelux-Ländern ab. Ebenso wird Salzburg und Oberösterreich, aber auch der böhmische Teil Tschechiens um einen günstigen Zugang zu den Adria-Häfen gebracht.

Das hat folgende Gründe:

Obwohl ursprünglich von der EU für den Alpen-Transit und den Kombinierten Verkehr vorgesehen, befinden sich weder die Tauern-, noch die Pyhrn-Schober-Achse im TEN-Kernnetz. Wohl würde die Tauernachse das Kriterium als Verbindung der primären Kernnetz-knoten München und Laibach (seit dem EU-Beitritt Kroatiens auch Zagreb) den Anforderungen der TEN-Planungsmethode entsprechen, jedoch weist – nicht zuletzt durch die zahlreichen Begradigungen der Südrampe die Tauernbahn Steigungen bis zu 30 % auf, die ihre Eignung für schwere Güterzüge entscheidend einschränkt. Die Eignung für den Güterverkehr mit 740 m langen voll beladenen Zügen ist aber ein ausdrückliches Zusatzkriterium zur Aufnahme in das TEN-Kernnetz (außer für Strecken, die ausdrücklich für den Personenverkehr vorgesehen sind). Die Scheitelhöhe von 1.226 m ist ebenfalls ein Nachteil für den schweren Güterverkehr. Eine Ertüchtigung für den schweren Güterverkehr wäre nur durch Bau eines rund 40 km langen Basistunnels von Schwarzach-St.Veit nach Obervellach möglich und ist im Hinblick auf die hohen Kosten einer solchen Neutrassierung unrealistisch. Überdies war bei der Fixierung des jetzigen TEN-Kernnetzes Kroatien noch nicht EU-Mitglied, konnte daher bei der Konzeption überhaupt nicht berücksichtigt werden.



Abbildung 2: Kernnetz - Mängel im Ostalpenraum

Im Sinne der modalen Ausgewogenheit wurden die parallel führenden Autobahnen (Tauern-Autobahn A 10 und Karawanken-Autobahn A 11) trotz ihrer Verbindungsfunktion München – Laibach – Zagreb nicht ins Kernnetz aufgenommen.

Die Pyhrn-Schober-Achse, die aufgrund der TEN-Planungsmethode – zumal damals noch ohne Zagreb als Kernnetz-knoten – nicht als Verbindung von primären Kernnetz-knoten infrage kommt, ist aber mit maximal 16 – 17 % Steigung nur etwa halb so steil wie die Tauernachse und bietet sich als Alternative („Tauern-Bypass“) für den schweren Güterverkehr an.

Das seinerzeit vom Vortragenden entwickelte strategische Konzept sieht daher eine Funktions-teilung zwischen den beiden großräumig parallelen Schienenachsen vor: Die Tauernbahn, die vor allem touristisch wichtige Regionen bedient (Salzburg, Kärnten) soll vorwiegend den hochrangigen Personenverkehr übernehmen und für diesen ins TEN-Kernnetz aufgenommen werden. Die Pyhrn-Schober-Strecke setzt die überwiegend vom Güterverkehr befahrene Strecke Nürnberg – Passau – Wels nach Süden fort, erschließt überwiegend industriell genutzte Regionen (oberösterreichischer Zentralraum Linz-Wels-Steyr, Obersteiermark, Graz und Marburg) mit großen Güterverkehrsknoten (Wels, die Häfen Linz und Enns, CCG Werndorf) und setzt sich in Richtung der Adria-Häfen Koper und Rijeka fort.

Für beide Achsen kommt die zunehmende Bedeutung der Adria-Häfen in Koper und Rijeka und das Interesse der Politik zur weiteren Heranführung der Staaten des Westbalkans an die EU hinzu. Letztlich entsteht auch mit der Erhöhung der Bedeutung des Hafens Piräus durch die chinesischen Großreedereien, die dort den Endpunkt ihres Containerverkehrs aus Ostasien festgelegt haben und die Güterströme per Bahn ins europäische Zentrum lenken wollen, eine völlig neue Verkehrsbeziehung, die auch dann noch ergänzt wird, sobald die Chinesen sich auch in Triest etablieren. Da es sich dabei überwiegend um Güterverkehr handelt, sind diese Umstände vor allem für die Pyhrnachse relevant.

Die vier österreichischen Bundesländer Steiermark, Kärnten, Salzburg und Oberösterreich samt den dortigen regionalen Sozialpartnern (Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer) haben ihre Bestrebungen zur Etablierung der Tauern- und der Pyhrn-Schober-Achse als künftige TEN-Kernnetzstrecken und folglich auch als alpenquerende Strecken eines 10. TEN – Kernnetz-korridors koordiniert. Aufgrund ihrer Zusammenarbeit beauftragten diese vier Bundesländer die Prognos AG, das Büro Dr. Herry/Wien und Dr. Adelsberger, der dazu das strategische Konzept geliefert hat, die betreffenden Untersuchungen zur Unterstützung dieser Bestrebungen durchzuführen. Die Prognos AG ermittelte beim Güterverkehr auf der Tauernbahn Salzburg – Villach einen zu erwartenden Anstieg von 6,2 Mill. t im Jahr 2010 auf 9,5 Mill. t für 2030, was eine Steigerung von

53 % ist. Die Pyhrnbahn Linz/Wels nach Leoben hatte 2010 einen Güterverkehr von 5,4 Mill. t, der für 2030 auf 15,8 Mill. t steigen soll, also um 193 %, damit das 3-fache des gegenwärtigen Zustands erreichen soll. Wenn die Balkanländer etwa den wirtschaftlichen Standard erreichen, welchen heute Spanien aufweist, würde das weitere 20 Güterzüge induzieren. Die Verkehrszunahme im Personenverkehr wird nicht dramatisch sein, sodass es feststehen dürfte, dass der Güterverkehr für die betroffenen Strecken das eindeutig bestimmende Element sein wird!

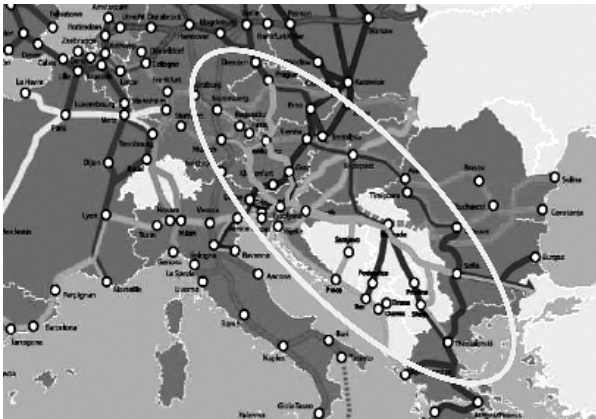


Abbildung 3: Tauern/Pyhrn-Achse als Teil des Kernnetz-Korridors

Beide Bahnstrecken bedürfen für den künftigen Verkehr eines Ausbaus recht unterschiedlicher Art, welcher auf Stärken und Schwächen beruht:

Tauernbahn: Die Stärken der Tauernbahn beruhen auf ihrer günstigen Lage und Linienführung für den Verkehr von Süddeutschland nach den Adria Häfen Koper und Triest und nach Südosteuropa. Der Ausbauzustand ist gut, die Südrampe ist durchgehend zweigleisig ausgebaut, an der Nordrampe gibt es noch zwei kleinere eingleisige Stellen (bei Loifarn und zwischen der Haltestelle Hofgastein und Badgastein bzw. Böckstein). Die Strecke ist, wie bereits erwähnt, touristisch bedeutsam. Die Karawankenbahn ab Villach ist bis Laibach eingleisig und auch der jetzt zweigleisige Karawankentunnel wird nach seiner Sanierung durch eine neue Innenschale nur mehr eingleisig befahrbar sein. Beim Nordzulauf im Salztal ist die Teilstrecke am Pass Lueg exponiert hinsichtlich Hochwasser (Salzach), Steinschlag und Lawinen. Hier ist eine Streckenkorrektur nötig, auch für den Salzburger Schnellbahnverkehr.

Die Pyhrn-Schober-Strecke: Die Trassenführung ist relativ flach, die Scheitelhöhe ist 849 m am Schober und am Pyhrn 727m. Als Schwäche ist anzusehen, dass teils lange Umwege zu machen sind, etwa 60 km zwischen Marburg und Zagreb über Zidani Most. Der Ausbauzustand ist teilweise unzureichend, so die eingleisigen Teilstrecken in Oberösterreich. Der Südzulauf von Selzthal zum Bosrucktunnel am Pyhrn ist mit 21 % ein zwar kurzes, aber zu steiles Teilstück, das dringend saniert gehört, was einen Neubau des Bosrucktunnels

bedingt. Auf der Strecke Bruck a. d. Mur – Graz überlagert sich der Verkehr der Baltisch Adriatischen Achse nach der Fertigstellung der Koralmbahn mit dem sehr entwicklungsfähigen Verkehr auf dieser Achse, vermehrt um den dort zunehmenden lokalen Schnellbahnverkehr. Es entsteht hier eine Situation, wie im Unterinntal zwischen Wörgl und Innsbruck vor dem dortigen viergleisigen Streckenausbau mit dem Bedarf nach einer entsprechenden dauerhaften Lösung. Südlich von Graz wird nach dem Bau des Flughafenteils der Koralmbahn eine zunächst drei-, später viergleisige Strecke bis Werndorf verfügbar sein. Die anschließende Strecke Werndorf – Spielfeld ist noch großteils eingleisig, doch leicht zweigleisig auszubauen, was ohnehin geplant ist. Ganz dringend ist im Anschluss daran in Slowenien der Ausbau nächst Marburg auf eine Achslast von 22,5 t, was längst auch für den Hinterlandverkehr von Koper zwingend ist. Wie wünschenswert danach eine Neubaustrecke von Marburg nach Zagreb über Krapina wäre, wurde bereits erwähnt. Diese Streckenerüchtigung, die im Hinblick auf die kommende Totalsperre des Karawankentunnels jedenfalls nötig ist, ist derzeit bereits im Gange.

Als Ergebnis aller getroffenen Überlegungen ergibt sich die absolute Sinnhaftigkeit der Einrichtung eines neuen und zehnten TEN-Kernnetzkorridors entlang der Tauernstrecke für den Personenverkehr und der Pyhrn-Schober-Strecke für den Güterverkehr auf der Bahn. Dieser Korridor kann die Bezeichnung „Alpen-Balkan-Kernnetzkorridor“ erhalten. Die Straßen für diesen Korridor sind als Autobahnen, auch die Alpen überquerend, bereits vorhanden. Die nach Personen- und Güterverkehr getrennten Bahnstrecken können vergleichsweise leicht und ohne unerschwinglich hohe Kosten ausgebaut werden. Besonders für den Güterverkehr ist ein solcher Ausbau unter allen Aspekten der EU-Verkehrspolitik erstrebenswert. Gerade das durch die Untersuchung der Prognos AG ermittelte hohe Potential dieser Strecken für den Güterverkehr sollte Antrieb für die Errichtung dieses TEN-Kernnetzkorridors sein. Auch das Heranführen der Staaten des Westbalkans, welche noch nicht der EU angehören, an die Europäische Union, sollte für diese Maßnahme sprechen. Innerhalb Österreichs wäre der entsprechende Ausbau ein bedeutender Vorteil, besonders für die 4 Bundesländer, welche die Bestrebungen zur Erlangung des TEN – Korridorstatus einhellig und auf breiter Basis unterstützen.

Die angeregte Diskussion am Ende des Vortrags brachte keinerlei Argumente gegen die Aufnahme der beiden Achsen ins künftige TEN-Kernnetz sowie die Einrichtung eines neuen Alpen-Balkan Kernnetzkorridors der EU.

Dr. Karl Frohner

Wir stellen vor

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

Lokomotivbau „Karl Marx“. Die Lokschieme der DDR in Babelsberg

Udo KANDLER

Potsdam mit dem Ortsteil Babelsberg erlangte nicht nur durch sein traditionsreiches Filmstudio, sondern ebenso im Lokomotivbau unter dem Markenzeichen „Lokomotiven aus Babelsberg“ weithin Bekanntheit. Im Jahre 1899 als Zweigwerk der Märkischen Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel gegründet, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg daraus ein Volkseigener Betrieb. Übergangsweise als „Lokomotivfabrik Karl-Marx Babelsberg“ geführt, ging im Jahre 1951 mit der Zusammenführung der Lokomotiv- und Waggonfabriken unter dem Dach der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus der DDR (VEB LOWA) daraus der „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ hervor.

Das vorliegende Werk dokumentiert den Wiederaufbau und die frühen Aktivitäten des Volkseigenen Betriebes, dem Bau von Feld- und Grubenlokomotiven, feuerlosen Lokomotiven, Schmalspurdampflok und dergleichen mehr. Unwiederbringliche Momentaufnahmen zeigen die Werkstätigen an ihren Arbeitsplätzen im Umgang mit mannigfaltigen Maschinen und Geräten, an den Drehbänken und Fräsmaschinen, bei der Wasserdruckprobe von Dampfzylindern, genauso wie bei der Lokomotivmontage.

Der Blick zurück und hinter die Kulissen dieser berühmten Lokschieme wird von einer gehörigen Portion Zeitkolorit einer vergangenen Epoche bestimmt.

Das vorliegende Werk umfasst 128 Seiten und 188 Abbildungen, teilweise in Farbe.

Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn Band 1: 1921 bis 1931 Regelspur

Joachim DEPPMEYER

Das Buch beschreibt die zwischen 1921 und 1931 gebauten Personenwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Eigene Kapitel dokumentieren dabei die verschiedenen Entwicklungsstufen der Bauarten. Darüber hinaus informiert das Buch über die unterschiedlichen Entwicklungen der Baugruppen. Nach einer Beschreibung der Wagen (jeweils mit Foto und Zeichnung sowie Text

und Tabelle) enthält das Buch eine Einzelaufstellung der Wagenbauverträge von 1921 bis 1931 sowie eine Übersicht über die Beschaffungen von Personen- und Gepäckwagen nach Länderbahn-Zeichnungen.

Gegenüber der im Jahre 1982 erstmals erschienenen Ausgabe wird das Buch um die Heizwagen sowie einer Gegenüberstellung der Bauarten der Vorcomputer- und Computernummernzeit erweitert. Durch das neue Format werden die Wagen nun großzügiger abgebildet. Die Waggonzeichnungen sind im Maßstab 1:100 abgedruckt.

Das vorliegende Werk umfasst 240 Seiten, 114 s/w-Abbildungen und 89 Skizzen.

Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland Band 19: Sachsen - 2 (West)

Michael KOCHERS, Rolf-Roland SCHOLZE

Der westliche Teil des Bundeslandes Sachsen bietet heute noch mehrere Betriebe mit teilweise umfangreichem Straßenbahnverkehr. Der größte von ihnen ist Leipzig, wo die Bahnen noch auf einem sehr umfangreichen Netz selbst weiter entfernte Stadtteile anbinden. Deutlich kleiner, aber durch den Überlandverkehr auf Eisenbahnstrecken ins Umland nicht weniger interessant, ist der Betrieb in Chemnitz.

Auch in den Städten Plauen und Zwickau gehören nach wie vor Straßenbahnen zum Stadtbild. Bei letztgenannter teilen sich die meterspurigen Bahnen sogar ein Stück ihrer Strecke mit normalspurigen Dieseltriebwagen auf einem Mehrschienengleis. Heute nicht mehr aktiv sind leider die früheren Überlandbahnen in Klingenthal und von Hohenstein-Ernstthal nach Oelsnitz.

Alle Betriebe werden in ihrer Geschichte und mit ihren Fahrzeugparks in Wort und Bild detailliert vorgestellt. Der wie immer üppig bebilderte Band enthält neben historischen und aktuellen Betriebs- und Fahrzeugaufnahmen auch einen umfangreichen Farbteil.

Das vorliegende Werk umfasst 344 Seiten und 363 Abbildungen, davon 40 in Farbe.

EK-Special 131. Die DB vor 25 Jahren – 1993

Die Ausgabe berichtet über das letzte Jahr der „alten“ DB vor der Zusammenführung mit der DR zur Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994.

Mit hochwertigen Fotos und dem ausführlichen Jahresbericht wird das vielfältige Geschehen prä-

sentiert. Neben den letzten Schritten zur Vereinigung von DB und DR werden 1993 nicht nur mit der Bahnreform, sondern auch mit weiteren Ausbauten die Weichen für die Zukunft gestellt. Eine Modernisierung mit weiteren Triebwagen der Baureihe 6284 sowie Übernahmen durch Privatbahnen bringen neuen Schwung im Personennahverkehr.

Mit den DB-Doppelstockwagen tritt eine neue Fahrzeuggeneration „ihren Siegeszug“ in ganz Deutschland an. Neben einer spektakulären USA-Werbetour des ICE heißt es auch Abschied nehmen von der Baureihe 403.

EK-Themen 57. Die DR vor 25 Jahren – 1993

Der traditionelle EK-Rückblick steht diesmal ganz im Zeichen des allerletzten Jahres der Existenz der Deutschen Reichsbahn. Neben dem umfangreichen Überblick über das Geschehen der DR im Jahr 1993 mit Zahlen, Daten und Fakten widmen sich mehrere Beiträge dem Einsatz der Dampflokomotiven im Berichtsjahr: Ein großer Bilderreigen erinnert in eindrucksvollen Motiven an Sonderfahrten und Plandampfveranstaltungen, zeigt den spektakulären Einsatz der i Jahre 1977 in die Bundesrepublik verkauften 58 311 auf DR-Gleisen, erinnert an die „Gurkenzüge“ in den Spreewald und die im Reichsbahnausbesserungswerk - Raw Meiningen wieder aufgearbeitete erste DFB-Zahnradlok.

Freunde der modernen Traktion erwarten Fakten und Bilder neuer und umgebaute Triebfahrzeuge, die angelaufene Rekonstruktion der DR-LVT im Raw Halle, die für die Regentalbahn aufgearbeiteten V 180 und ein Überblick über die noch im Einsatz befindlichen E-Loks der Baureihen 109 und 142. Die Veränderungen im Wagenpark und die Ausmusterung der letzten LOWA-E5-Mitteleinstiegswagen komplettieren die Beiträge über die Schmalspurbahnen, die S-Bahn Berlin bis hin zum Unfallgeschehen und dem Tfz-Bestand der DR einen Tag vor ihrem Aufgehen in die Deutsche Bahn AG. Hervorragende Abbildungen zahlreicher Fotografen lassen die Erinnerungen an die letzten zwölf Monate der Reichsbahn noch einmal wach werden.

Die Baureihe 64. Die erfolgreiche deutsche 1'1'-Einheitstenderlok für Nebenbahnen

Peter MELCHER

Die Einheitsdampflok-Baureihe 64 war eine erfolgreiche und vielgebaute Tenderlok der Deutschen Reichsbahn, die in ganz Deutschland über vier Jahrzehnte bis in die siebziger Jahre vor allem vor Personenzügen zuverlässig ihren Dienst versah.

Das vorliegende Werk beschreibt die Entwicklung, Konstruktion und Geschichte sowie die Einsätze dieser populären und allgegenwärtigen 1'C1'-Baureihe in der Reichsbahnzeit, während der Nachkriegszeit in Ost- und Westdeutschland sowie auch in anderen Ländern. In dieser aktualisierten Neubearbeitung – mit zahlreichen Abbildungen in hoher Qualität ausgestattet – würdigt das EK-Baureihenbuch in einem umfassenden Portrait die bekannte Baureihe 64.

Das vorliegende Werk umfasst 344 Seiten und 570 Abbildungen.

Deutsche Reichsbahn und Landesverteidigung.

Katastrophenzüge, Lazarettzüge, sowjetische Militärzüge

Klaus BOSSIG

Die Landesverteidigung spielte in der DDR unbestritten eine überragende Rolle. Ihr hatten sich daher alle anderen öffentlichen Einrichtungen unterzuordnen – so auch die Deutsche Reichsbahn (DR).

Mit dem neuen Buch wird die Einbindung der Deutschen Reichsbahn in das System der Landesverteidigung der DDR dokumentiert. Ausführlich stellt Autor Klaus Bossig die Aufgaben der DR in diesem System sowie die Unterstützung der Truppen der Sowjetischen Streitkräfte in der DDR vor. Neben dem Transport von Soldaten und Kriegsgerät aller Art war die Reichsbahn auch für die Beförderung von Verwundeten verantwortlich. Dazu dienten anfangs aufgefundene Lazarettzüge der Wehrmacht, bevor sie ab Mitte der siebziger Jahre durch Neubaufahrzeuge ersetzt wurden. Eingehend werden die Fahrzeuge der Katastrophenzüge (oder kurz K-Züge) sowie der Lazarettzüge (L-Züge) beschrieben, die nach 1945 im Bestand der DDR-Bahnverwaltung vorhanden waren. Ein weiteres Kapitel widmet sich schließlich den Gefangenensammeltransportwagen.

Mit dieser Neuerscheinung schließt der Autor Klaus Bossig eine weitere bedeutende Lücke in der Geschichte der Deutschen Reichsbahn.

Das vorliegende Werk umfasst 256 Seiten und 275 Abbildungen.

Gera – Einst und Jetzt. Ostthüringens Bahnknoten im Wandel 1990 bis 2018

Thomas FRISTER

Seit 1859 bestimmt die Eisenbahn das Stadtbild der drittgrößten Stadt Thüringens, die heute Schnittpunkt von fünf Eisenbahnstrecken ist und

an der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ liegt. Pünktlich zur 160-jährigen Wiederkehr der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke erscheint ein repräsentativer Bildband, der die wechselvolle Geschichte der Eisenbahn in der Stadt von 1990 bis 2018 nachzeichnet. In einem ausführlichen Einführungskapitel wird der Leser über die einschneidenden Veränderungen der vergangenen drei Jahrzehnte detailreich informiert.

Ein umfassender bildlicher Rückblick auf die Veränderungen seit 1990 mit einer Vielzahl von „Einst und Jetzt“ – Gegenüberstellungen bildet den Schwerpunkt. Die ausgesuchten und größtenteils großformatigen Farbabbildungen dokumentieren die hiesige Eisenbahn im Wandel der Zeit: Der Bildband zeigt die nicht mehr vorhandenen Stellwerke, den Umbau des Geraer Hauptbahnhofs, erinnert an das Bahnbetriebswerk Gera sowie die 2016 erfolgte teilweise Verlegung der Elstertalbahn und zeichnet darüber hinaus auch die großen Veränderungen im Geraer Straßenbahnverkehr nach. Ausführliche Bildtexte erinnern mit zahlreichen Fakten an viele kaum mehr bekannte Daten der Geraer und Ostthüringer Eisenbahngeschichte und benennen auch die verkehrspolitischen Widersprüche seit der Bahn-Privatisierung – eine besondere Chronik des Schienenverkehrs der Stadt, illustriert mit einem Reigen außergewöhnlicher Bilder.

Das vorliegende Werk umfasst 128 Seiten und 205 Abbildungen.

EK-Special 132. Baureihe 50

Die Lokomotiven der Baureihe 50 waren mit 3.164 Maschinen die meistgebauten Einheitsdampfloks der Deutschen Reichsbahn. Bedingt durch die Zwänge des Zweiten Weltkriegs wurde deren Konstruktion sukzessive vereinfacht, damit immer mehr Maschinen in immer kürzeren Zeiträumen die Lokfabriken verlassen und für den Kriegsdienst zur Verfügung standen. Schließlich wurde der Übergang auf die eng mit der Baureihe 50 verbundene Kriegslokomotive der Baureihe 52 vollzogen.

Nach Ende des Krieges waren die vielseitigen Loks der Baureihe 50 eine der Hauptstützen des Wiederaufbaus und des anschließenden Wirtschaftswunders. Sowohl die DB als auch die DR konnten lange Zeit nicht auf die universell einsetzbaren 1'E-Maschinen verzichten. Die 50er gehörten sowohl in Ost und West zu den allerletzten eingesetzten Dampflokomotiven. Die ständig vereinfachte Konstruktion beim Bau und die vielfältigen Umbauten nach dem Krieg führten schließlich dazu, dass so gut wie keine Lok der anderen glich. Der vorliegende EK-Spe-

cial gibt einen Überblick über die wichtigsten Bauartunterschiede sowohl der DB- als auch der DR-Maschinen und dokumentiert die eindrucksvolle Vielfalt der „Einheits-Lokomotiven“.

Die Baureihen E 11 und E 42.

Die erste Nachkriegsgeneration Elektrolokomotiven

Jan KOTZANEK, Dietmar SCHLEGL, Andreas STANGE

Anfang der sechziger Jahre entwickelte der Lokomotivbau Elektrotechnische Werke (LEW) in Hennigsdorf als erste neuentwickelte Elektroloks für die Deutsche Reichsbahn der DDR die Baureihe E 11 (später 211), um die Altbaueloks abzulösen. Bis 1977 wurden insgesamt 96 Maschinen gebaut und überwiegend im Reisezugdienst eingesetzt. Daraus abgeleitet entstand für den Güterzug- und langsameren Personenverkehr die Baureihe E 42 (später 242), von der 292 Loks gebaut wurden, die sich ebenfalls viele Jahre lang bewährten und nach 1993/94 teilweise sogar den Weg in die Schweiz fanden.

Das vorliegende Werk verfolgt die Geschichte, Technik und Bauartänderungen der als „Holzroller“ populären Loks sowie ihre vielfältigen Einsätze bei der DR, der DB AG und auch im Ausland.

Das vorliegende Werk umfasst 320 Seiten und 500 Abbildungen.

Verkehrsknoten Lübeck

Udo KANDLER

Schon seit Jahrhunderten zählt die alte Hansestadt Lübeck zu den bedeutendsten Städten und Handelszentren an der Ostsee. Lübeck ist Deutschlands zweitgrößter Ostseehafen, der seit 1892 eine eigene Hafenbahn hat. Als Eisenbahnknoten verbindet Lübeck die Bahnlinien aus Richtung Schleswig-Holstein mit Mecklenburg-Vorpommern. Die bereits 1850 gegründete Lübeck- Büchener Eisenbahn (LBE) machte sich als innovative Privatbahn einen Namen, als sie in den 1930er Jahren mit Stromliniendampfloks und Doppelstockwagen beschaffte, dem 1938 die Verstaatlichung der LBE folgte. Bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebes im Jahr 2008 hatte Lübeck bei Eisenbahnfreunden einen besonderen Ruf als Dieselhochburg. Das Buch erinnert weiterhin an den städtischen Straßenbahnbetrieb, der 1959 endete, und den 1925 aufgenommen Omnibusbetrieb.

Das vorliegende Werk umfasst 112 Seiten und 79 s/w-Abbildungen.

Stillgelegt! Das Nebenbahnsterben in Thüringen 1994 bis 2018

Thomas FRISTER

Der neue Band in der beliebten EK-Reihe „Eisenbahn-Bildarchiv“ widmet sich auf vielfachem Wunsch den seit der Bahn-Privatisierung stillgelegten Nebenbahnen in Thüringen. Neben den zahlreichen Strecken, die infolge der Abbestellung des Schienenpersonennahverkehrs seitens des Landes stillgelegt oder bereits abgebaut sind, werden auch jene Strecken behandelt, die nur noch dem Güterverkehr dienten und heute ebenfalls in Vergessenheit geraten sind.

Ein Übersichtskapitel informiert über den „großen Aderlass“ bei den einst zahlreich vorhandenen Nebenbahnen des Freistaates seit dem Jahr 1994 und beschreibt damit eine historische Zäsur des Schienenverkehrs im „Grünen Herzen Deutschlands“ innerhalb eines Vierteljahrhunderts.

In gewohnt informativer Weise erinnern hervorragende Bilder zahlreicher Fotografen an die vielen heute nicht mehr existenten Nebenstrecken. Das Buch ist damit eine Chronik der früheren Vielfalt des Eisenbahnverkehrs der Region. Es zeigt Bahnanlagen, Betriebssituationen und Fahrzeuge, die heute längst von den Gleisen verschwunden sind.

Das vorliegende Werk umfasst 96 Seiten und 95 Abbildungen.

EK-Special 133: Die Eisenbahn in Berlin

In den Gründerjahren längst zur Großstadt geworden, entwickelte sich Berlin in wenigen Jahrzehnten zur größten Industriestadt Europas. Einen entscheidenden Anteil daran trug die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Stadt. Menschen und Güter waren in dieser pulsierenden Stadt zu bewegen, die Industrie musste versorgt werden. Bis zur Jahrhundertwende wuchs ein Streckennetz in und um die Stadt, das seinesgleichen suchen konnte. Im Mittelpunkt des Personenverkehrs standen allein fünf Kopfbahnhöfe und das einzigartige Stadtbahnnetz.

Das EK-Special blickt zurück auf rund 50 Jahre Eisenbahn in Berlin und schlägt den Bogen von Beginn des Ringbahnverkehrs bis zum Schnellverkehr der dreißiger Jahre. Große Bahnhöfe und kleine Strecken werden porträtiert, Episoden aus dem Berliner Verkehr beleuchtet.