

Priorisierung von Zugtrassenbestellungen nach dem Eisenbahngesetz (EisbG)

Im Fall von Konflikten zwischen Zugtrassenbestellungen stellt sich die Frage nach der Anwendbarkeit von Vorrangregeln. Das EisbG sieht Priorisierungsregelungen einerseits für Zugtrassenbegehren auf überlasteter Schieneninfrastruktur und andererseits für Ad-hoc-Zugtrassenbegehren vor.

Wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt und wurde ein Engpasszuschlag entweder nicht erhoben oder hat er nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt, sind bei der Netzfahrplanerstellung Zugtrassenbegehren zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten vorrangig zu berücksichtigen. Alle anderen Zugtrassenbegehren sind entsprechend der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen zu priorisieren, wobei Güterverkehrsleistungen – insbesondere grenzüberschreitenden – ein höherer gesellschaftlicher Nutzen einzuräumen ist als Personenverkehrsleistungen (§ 65c Abs. 3 EisbG).

Im Falle konfligierender Ad-hoc-Zugtrassenbegehren sind jene Begehren, die zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben notwendig sind, vorrangig zu berücksichtigen. Das Gesetz nennt beispielsweise Zugtrassenbegehren, die für einen Einsatz des Bundesheeres, für die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 Wehrgesetz 2001 (etwa bei Elementarereignissen) oder für einsatzähnliche Übungen benötigt werden (§ 71 Abs. 7 EisbG).

Für Zugtrassenkonflikte auf Schieneninfrastruktur, die nicht für überlastet erklärt wurde, sieht das EisbG keine Priorisierungsregeln vor. Die Zuweisungsstelle hat sich in einem Koordinierungsverfahren durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen (§ 65b Abs. 1 EisbG). Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen (§ 65b Abs. 2 EisbG). Bei der Netzfahrplanerstellung hat die Zuweisungsstelle soweit wie möglich allen Zugtrassenbegehren zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Zugangswerber unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen (§ 65 Abs. 5 EisbG).

Während somit auf überlasteter Schieneninfrastruktur sowie bei Ad-hoc-Zugtrassenbegehren eine Priorisierung der Verkehre anhand ihres Wertes für die Allgemeinheit vorgesehen ist, sollen Konflikte zwischen Zugtrassenbestellungen für den Netzfahrplan auf nicht für überlastet erklärter Schieneninfrastruktur durch Koordinierung einvernehmlich gelöst werden. Dabei sind die Probleme, die eine Änderung einer bestellten Zugtrasse mit sich bringen würde sowie die Sachzwänge, denen die Zugangsberechtigten unterliegen, zu beachten.