



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt IV/SCH1 (Logistik und internationale  
Angelegenheiten Eisenbahnen  
und Rohrleitungen)  
Radetzkystraße 2  
1010 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22

1040 WIEN

T 01 501 65-0

<http://wien.arbeiterkammer.at>

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 210.501/0006- IV/SCH1/2011	UV/GSt/Gm	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105		27.07.2011

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Mit vorliegender Novelle des Eisenbahngesetzes (EisbG) werden die Interoperabilitätsrichtlinien der Europäischen Union (EU) umgesetzt. Ziel ist es, klare europaweite Standards für die Fahrzeuge, die Infrastruktur und zum Teil für das eingesetzte Personal festzulegen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich die Harmonisierung der Bestimmungen. Die Ausnahmen von den europaweiten Standards sollten sich allerdings auf ein Mindestmaß beschränken. Das Einschränken der Mitwirkungspflicht der Exekutive wird seitens der BAK abgelehnt.

Die BAK bedauert, dass mit vorliegender Novelle nicht sämtliche Schwachstellen des nationalen Eisenbahnrechts beseitigt werden. Dringend erforderlich sind jedenfalls klare Regelungen hinsichtlich

- der Anforderungen beim zugbegleiterlosen Betrieb,
- der Aufgaben der Sicherheitsbehörde,
- der Wagenuntersuchungen und
- der Strafen.

Diesbezüglich wird seitens der BAK auf die Zusicherung seitens des BMVIT verwiesen, noch heuer eine weitergehendere Anpassung vorzunehmen.

## Zu den einzelnen Punkten nimmt die BAK wie folgt Stellung:

### § 21 c Abs 4

Die Regelung, wonach eine Ausbildungsstätte von der Behörde zertifiziert werden muss, wird ausdrücklich begrüßt.

### § 30 Abs 3 in Verbindung mit § 162

Das Eisenbahnaufsichtsorgan hat eine breite Palette an Aufgaben zu erfüllen. Die Tätigkeiten reichen von der Überwachung der Einhaltung des Rauchverbots bis hin zum eigenmächtigen Anhalten von Zügen bei Gefahren. Eine klare Kategorisierung der Aufgabenbereiche erscheint erforderlich, um präziser auf die Sicherheitsanforderungen reagieren zu können. Eine Ausweitung der Kompetenzen der Eisenbahnaufsichtsorgane sollte erst nach dieser Kategorisierung erfolgen. Seitens der BAK wird folgende Unterteilung (mit entsprechenden Ausbildungen in der Eisenbahneignungs- und Prüfverordnung) vorgeschlagen:

- Ordnungsorgan für das (Fehl)Verhalten von Bahnbenützenden (wie Verstöße gegen die Beförderungsbestimmungen, Vandalismus, Übergriffe, ...), vor allem auf den für den allgemeinen Gebrauch dienenden Flächen.
- Sicherheitsorgan für die betriebliche Sicherheit, also auch auf nicht für den allgemeinen Gebrauch dienenden Flächen (Verhalten von Bahnbediensteten, Verhalten von im Gleisbereich tätigen Firmen wie Reinigung, Bauarbeiten, Management bei außergewöhnlichen Ereignissen und in Notfällen).
- Kontrollorgan für die Einhaltung der Netzzugangsbestimmungen (das ist klassischerweise die Aufgabe der Sicherheitsbehörde): Sicherstellen der öffentlichen Sicherheit, Garantieren der Einhaltung EU-rechtlicher Vorgaben der Eisenbahnpakete (Sicherheitsrichtlinie, Zulassung usw), Betriebsprüfungen, Einhaltung sonstiger gesetzlicher Bestimmungen (EisbAV, AschG usw), Kontrolle der Übereinstimmung der unternehmensinternen Richtlinien (Sicherheitsmanagementsystem) mit den Erfordernissen der Sicherheit usw.

### § 65 c

Derzeit kann eine Infrastruktur nur dann als überlastet eingestuft werden, wenn Trassen nicht mehr im vollen Umfang zur Verfügung gestellt werden können. Der Infrastrukturbetreiber kann also erst relativ spät auf Engpässe reagieren und ist dabei auf die Anträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen angewiesen. Um die Berechenbarkeit einer (künftigen) Überlastung zu erhöhen und im Sinne einer konsistenten Planung des überregionalen und des lokalen Verkehrs erscheint es geboten, auch den Verkehrsverbünden und den Landesregierungen zu gestatten, feststellen zu lassen, ob eine Trasse (künftig) überlastet sein wird. Das würde diesen Körperschaften die Möglichkeit eröffnen, die „Vergünstigungen“ einer überlasteten Trasse (Priorisierung mancher Verkehre) besser berücksichtigen zu können. Dies ist beispielsweise dann sinnvoll, wenn umfangreiche Ausbaumaßnahmen im Regionalverkehr durchgeführt werden sollen oder aber eine Angebotsausweitung geplant ist.

### § 78 a Abs 4

Bei der **Kundenzufriedenheit** wäre ein objektiver Kriterienkatalog sicherlich zweckdienlich.

### § 86 Abs 2 Z 1 in Verbindung mit § 86 Abs 3

Bei der Verordnungsermächtigung wäre jedenfalls auch auf die Verkehrsart abzustellen, da laut EU-Recht unterschiedliche Bestimmungen für Güter- und Personenverkehr bestehen.

Die entsprechende EU-Richtlinie stellt nicht mehr alleine auf das TEN-Netz ab, sondern beabsichtigt einen umfassenderen einheitlichen Eisenbahnraum (vgl Art 1 Abs 4 RL 2008/57/EG). Die hier (§ 86 Abs 2) getroffene räumliche Lokalisierung über das TEN-Netz entzieht dem BMVIT zudem die Hoheit über deren Festlegung. **Die BAK fordert das BMVIT auf, ehest die Verordnung nach Abs 3 zu erlassen.** Idealerweise könnten diese Angaben ebenso mit der (fehlenden) „Hauptbahnerklärungsverordnung“ kombiniert werden.

### § 86 Abs 2 Z 2

Hier werden Ausnahmen von der Anwendung der „Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI)“ für Bahnen gemacht. Das trifft einerseits auf Bahnen zu, die erst nach dem 01.09.2011 funktional getrennt werden. Andererseits sind davon auch Bahnen betroffen, die nach dem 01.09.2011 für den Regionalverkehr ausgelegt werden. Aus Sicht der BAK kann diese Ausnahme nicht sinnvoll angewendet werden, da sämtliche Sonderfälle bereits unter die Bestimmungen der Z 1 fallen. Z 2 ist ersatzlos zu streichen.

## 2. Hauptstück, 1. Abschnitt, Allgemeines

Die EU-InteroperabilitätsRL legt auch fest, dass zahlreiche „Bedingungen“ erfüllt werden müssen: „Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal“ (Art 1, RL 2008/57/EG). Verweise auf die Einhaltung und Mitberücksichtigung der Bestimmungen der EU-RL sind in den dazugehörigen Paragraphen des EisbG (etwa im 6. und 7. Hauptstück sowie bei den Bauartgenehmigungen) nachzutragen und um die Erfordernisse der TSI-RL zu ergänzen.

### § 108 Abs 1

Hier ist sicher zu stellen, dass die „entsprechende Genehmigung oder Bewilligung“ auch gleichwertig ist. Der Begriff „Beweise“ anderer Sicherheitsbehörden erscheint zu undefiniert.

## § 114

Hier wird auf die Bestimmungen zum Einstellregister gemäß Art 14 Abs 4 und 5 der RL 96/48/EG und der RL 2001/16/EG verwiesen. Art 14 trifft keine Regelungen zum Einstellregister und hat keinen Absatz 5. Hier ist auf Art 33 zu korrigieren. Seitens der BAK wird angemerkt, dass bereits im Titel des Amtsblattes der Europäischen Union (L 305 vom 23.11.2007) falsche Verweise gemacht werden.

## § 121 Abs 1 Z 1

Hier werden mehrere Möglichkeiten für die Fahrzeugprüfung festgelegt. Diese werden zusätzlich zu den Bestimmungen der EisbBBV und der Prüfungen im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems gemacht. Sie müssen mit diesen nicht zwangsläufig übereinstimmen.

Nach welcher Norm das Fahrzeug zu überprüfen ist, bleibt unklar. Eine behördliche Mindestfrist zur Überprüfung ist nicht zwingend vorgesehen. Das ist nicht die Intention der EU-Richtlinie. Unklar sind insbesondere jene Fahrzeuge, die in keinem einschlägigen TSI genormt sind oder für die es keine europaweit gültigen Bauartgenehmigungen gibt. Bei diesen Fahrzeugen sind die Sicherheitsüberprüfungen ausschließlich anhand der Instandhaltungsunterlagen durchzuführen. Da die Instandhaltungsunterlagen keiner soliden Normung unterworfen sind, werden sich die Überprüfungsfristen an den Herstellerangaben orientieren. Es erwachsen jenen Herstellern Vorteile, die möglichst lange Überprüfungsfristen empfehlen. Das ist der Sicherheit abträglich. Es wird auf negative Erfahrungen in der Bundesrepublik Deutschland verwiesen (Überprüfungsfristen bei ICE-Achsen).

## § 122

Hier ist die Beschränkung auf Instandhaltungsstellen für Güterwagen zu streichen und auf alle Wagen (also Personen- und Güterwagen) zu erweitern. Insbesondere auch deshalb, da aus den Erläuterungen hervorgeht, dass sowohl Güterwagen als auch Personenwageninstandhaltungsstellen gemeint sind.

## § 125

Die hier vorgesehene Regelung kann zur Einschränkung der Bestimmungen des 8. Hauptstücks (TriebfahrzeugführerInnen) führen. Das ist der Sicherheit abträglich und wird seitens der BAK abgelehnt.

## § 126

Die Klarstellung, dass neben der Bescheinigung auch eine Streckenkenntnis erforderlich ist, wird ausdrücklich begrüßt.

## § 162

Hier die Exekutive gänzlich von der Mitwirkung vom Vollzug der § 47 c Verordnung (Verhaltensvorschriften für Bahnbenützende) auszunehmen, ist nicht zielführend. Einerseits ist das Eisenbahnaufsichtsorgan gemäß § 30 angehalten, die Exekutive einzubinden. Andererseits gibt es im Verordnungsentwurf Bestimmungen, die eine Unterstützung

durch die Exekutive voraussetzen. Es wird beispielhaft auf eine mögliche Missachtung der dienstlichen Anordnungen von Eisenbahnaufsichtsorganen oder die Weigerung der Ausweisleistung verwiesen. Die derzeitigen Erfahrungen der Eisenbahnaufsichtsorgane bei „Amtshandlungen“ zeigen, dass die Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes in den meisten Fällen (weiterhin) unbedingt erforderlich sein wird.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel  
Präsident



Hans Trenner  
IV des Direktors