

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BMVIT-210.501/0001-  
IV/E/2019

Unser Zeichen, Bearbeiterin  
TÜ/48169

Klappe (DW) Fax (DW)  
39201 100265 Datum  
27.05.2019

## **Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Hochleistungsstreckengesetz und das Schieneninfrastrukturgesetz geändert werden**

Der Österreichische Gewerkschaftsbund dankt für die Übermittlung des oben genannten Gesetzesentwurfes und erlaubt sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

Mit der Novelle sollen die EU-rechtlichen Bestimmungen des sogenannten „Vierten Eisenbahnpaketes“ national umgesetzt werden. Diese sehen eine genauere Trennung von Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Die unionsrechtlichen Regelungen werden dabei größtenteils korrekt umgesetzt.

Das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie (BMVIT) sieht in der Novelle aber auch zusätzliche Maßnahmen vor, die über das europarechtliche Umsetzungserfordernis hinausgehen. Es werden weitere zusätzliche, begrüßenswerte Schritte zur Erhöhung der Sicherheit gesetzt:

- eine Reduktion der Anzahl Behörden von über 120 auf 10,
- die stärkere Berücksichtigung der kollektivvertraglichen Regelungen und
- die - zumindest angekündigte - Harmonisierung der Eisenbahnfahrordnungen

Aus Sicht des Österreichischen Gewerkschaftsbundes bleiben die Regelungen im Schienenverkehr in Österreich mit den Änderungsvorschlägen des BMVIT weiterhin in vielen sicherheitsrelevanten Bereichen zu unbestimmt. Daher wird vorgeschlagen, weitere Bestimmungen in das Eisenbahngesetz (EisbG) aufzunehmen, bzw. zu konkretisieren bei

- der Wagenuntersuchung,
- der Möglichkeit Vorfälle anonym melden zu können („Just Culture“),
- der stärkeren Mitberücksichtigung der Fahrgastsicherheit und der Erleichterung der Zugänglichkeit für Reisende,

- der Absicherung des Taktverkehrs,
- dem Mindestalter der TriebfahrzeugführerInnen und
- den Eisenbahnauufsichtsorganen

In den letzten Jahren wurden zwar über Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisBEPV), viele relevante Bestimmungen konkretisiert und umgesetzt - nicht behoben wurde allerdings die chronische Unterbesetzung der zuständigen Behörden, insbesondere im BMVIT. Will man die Sicherheit des Betriebes und die Fahrgastsicherheit tatsächlich weiter verbessern, muss den rechtlichen Änderungen auch eine, von den Eisenbahnen unabhängige personelle Aufstockung in den Behörden erfolgen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

#### **§ 4 Hauptbahnen, Nebenbahnen**

Das nationale Schienennetz besteht, ähnlich wie das Straßennetz, aus unterschiedlichen Eisenbahninfrastrukturen. Sie reichen von Hochgeschwindigkeitsstrecken, über regionale Verbindungen bis hin zu Schmalspurbahnen zur Anbindung einzelner Gewerbebetriebe. Art und Ausstattung der Infrastruktur einzelner Strecken unterscheiden sich dabei grundlegend. Dementsprechend werden auch im Eisenbahngesetz unterschiedliche Regelungen, angepasst an den jeweiligen Infrastrukturtyp, getroffen. So wird etwa zwischen vernetzten und nicht vernetzten Bahnen, Anschlussbahnen, U- und Straßenbahnen unterschieden. Auf welche Bahnen, welche Regelungen zutreffen, ergibt sich allerdings nicht eindeutig aus den Bestimmungen des Gesetzes (vgl dazu etwa die Regelungen zu den Ausnahmen aus dem 8. Teil des EisbG).

Der Österreichische Gewerkschaftsbund schlägt daher vor, die Möglichkeit des § 4 auszuschöpfen und eine Hauptbahnverordnung mit klaren räumlichen Festlegungen umgehend zu erlassen.

#### **§ 9 b Stand der Technik**

Durch die Regelungen zum „Stand der Technik“ soll gewährleistet werden, dass Entwicklungen (wie Tür-, Informations- und Sicherungssysteme) bei Neubauten und Neufahrzeugen berücksichtigt werden. Ziel der Regelung ist aber auch, dass bestehende Fahrzeuge und Anlagen entsprechend nachgerüstet werden, wenn eine Notwendigkeit besteht.

Die derzeitige Regelung berücksichtigt allerdings nicht den Ausbildungsstand der Regelungsunterworfenen. Nach Auffassung des Österreichischen Gewerkschaftsbundes soll daher über die Berücksichtigung der Funktionstüchtigkeit hinaus die Berücksichtigung des Ausbildungsstandes der Anwender und Nutzer als gesetzlicher Tatbestand etabliert werden.

#### **§ 13 Behördenaufgaben**

Im § 13 werden einige Bestimmungen gestrichen, die meisten davon werden in die neuen §§ 13 c bis 13 f übernommen. Nicht übernommen wird allerdings Abs 1, aus dem sich eine Zuständigkeit der Behörde bei der Erteilung von Genehmigungen ergibt. Aus den Erläuterungen geht nicht hervor, warum diese Bestimmung nicht mehr erforderlich sein soll. Weil die Behörde auch nach der Novellierung des EisbG für die Genehmigungserteilung verantwortlich sein wird, soll die Bestimmung nicht gestrichen werden.

### **§ 13 b Sicherheitsempfehlungen**

Die im § 13 b enthaltenen Bestimmungen basieren auf einer EU-Richtlinie. Die EU-Regelung sieht allerdings, anders als das nationale Recht, keine „Kosten-Nutzen-Analyse“ bei der Erstellung von Sicherheitsempfehlungen vor. Die Kosten-Nutzen-Analyse ist daher ersatzlos zu streichen.

### **§ 15 c Z 3 Verstöße gegen Kollektivverträge, § 15 j Meldepflichten**

Die Bestimmungen wonach „schwerwiegende Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen“ bei den Zuverlässigkeitsvoraussetzungen von Antragstellern berücksichtigt (§ 15 c Z 3) werden und wonach Straferkenntnisse und Verurteilungen anderer Behörden dem BMVIT zu melden sind, werden begrüßt.

### **§ 19 Abs 3 Vorkehrungen**

Im § 19 werden jene Vorkehrungen, die die Unternehmen für einen sicheren Betrieb zu treffen haben, formuliert. Die Festlegungen bleiben allerdings sehr allgemein und öffnen einen großen Interpretationsspielraum, insbesondere bei der Fahrgastsicherheit. Die dazu bereits existierenden EU-Regelungen sind weitaus präziser, umfassender, klarer und verständlicher formuliert (vgl bspw Anhang III der RL 2016/797/EU über die Interoperabilität des Europäischen Eisenbahnsystems). Sie sollten daher übernommen werden um dafür zu sorgen, dass Eisenbahnen einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können.

Analog dazu sind die Regelungen bei der **Zugänglichkeit** für alle Bahnen zu überarbeiten. Es wird einerseits empfohlen, die Regelung zur Barrierefreiheit der Eisenbahnbau- und – betriebsverordnung (§ 6 EisbBBV, BGBI II Nr 398/2008) zu übernehmen. Andererseits wird empfohlen, die wichtigsten Bestimmungen bei der Streckenführung und Minimierung des Bahnsteigspaltes aus der Straßenbahnverordnung (StrabVO) zu übernehmen (vgl § 15 Abs 2 letzter Satz und § 30 Abs 8 der StrabVO, BGBI II 76/2000). Beide Regelungen bieten einen weitaus geeigneteren Rahmen als das aktuelle EisbG, sie sollten daher für alle Bahnen übernommen werden.

### **§ 19 c Meldepflicht bei Unfällen und Störungen**

Das Eisenbahnunternehmen ist bereits jetzt verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb auftreten, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Nicht vorgeschrieben ist eine unverzügliche Meldung an weitere Personen, wie die BetriebsleiterInnen, die ebenso an einer Aufarbeitung und Beseitigung aktiv mitarbeiten. Das ist nachzutragen. Eine Information an die Mitarbeiterinnen, zu welchen Ergebnissen die Ursachenfeststellung im Sinne von notwendigen Vorbeugemaßnahmen gekommen ist, ist ebenso zu verankern.

Bei der Luftfahrt ist ein sogenanntes „**Just Culture**“ System gut verankert. Dabei werden Möglichkeiten vorgesehen, sicherheitsrelevante Ereignisse im Unternehmen auch anonym und spontan melden zu können. Die meldenden Personen müssen dabei nicht mit Strafen oder Diskriminierung für unbeabsichtigte Fehler oder die Offenlegung solcher Informationen rechnen. Eine derartige Meldung wird in der Luftfahrt als Sicherheitsgewinn wahrgenommen, sie unterstützt die Unternehmen und die Behörden in ihrem Bestreben, die

Sicherheit kontinuierlich zu verbessern. Meldungen führen daher in der Luftfahrt zur Untersuchung und Auswertung der Ereignisse und münden in Vorbeugemaßnahmen, über die die MitarbeiterInnen informiert werden. Ein derartiges System sollte auch bei der Schiene eingeführt werden.

### **§ 21 Betriebsleiter**

Jeder einzelne Betriebsleiter wird derzeit durch die Behörde genehmigt. Von dieser Regelung sollte nicht abgewichen werden.

### **§ 21 a Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete**

In den Erläuterungen des Entwurfs wird festgehalten, dass, derzeit versucht wird, die nahezu deckungsgleichen unternehmensinternen Bestimmungen im Wege einer Verordnung („Fahrverordnung-Schiene“) zu vereinheitlichen. Diese Vorgehensweise wird prinzipiell begrüßt. Es ist allerdings sicherzustellen, dass im Rahmen der Verordnung kein Aufweichen der derzeitigen Sicherheitsbestimmungen erfolgt und dass die derzeitige behördliche Genehmigungspflicht erst dann entfallen kann, wenn die Verordnung bereits in Kraft ist. Entsprechende Übergangsbestimmungen sind für den Fall vorzusehen, dass die Fahrverordnung erst nach der Novellierung des Eisenbahngesetztes in Kraft tritt.

### **§ 21 b Abs 1 (neu) TfzgFü Einsatz**

Die Verantwortlichkeit für die Überprüfung der Fahrtauglichkeit - im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG – muss klar dem Unternehmen übertragen werden, daher wird folgende Formulierung vorgeschlagen:

*„§ 21 (1 neu) Das Eisenbahnunternehmen stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass nur fahrtaugliche Triebfahrzeugführer Triebfahrzeuge führen und bedienen.“*

### **§ 21 c Qualifizierte Tätigkeiten**

Tätigkeiten auf Eisenbahnen müssen in einer zertifizierten Schulungseinrichtung unterrichtet und geprüft werden. Die Prüfungsergebnisse werden dann in ein allgemeines Register eingetragen, dies aber nur dann, wenn sie positiv sind. Rückschlüsse über die Qualität der Ausbildungseinrichtung – etwa über eine hohe Quote an bestandenen bzw nicht bestandenen Prüfungen – sind so nicht möglich. Das ist nachzutragen, es sind grundsätzlich alle Prüfungsergebnisse ins Register einzutragen.

Die Verordnungsermächtigung des § 21 c ist zusätzlich dahingehend zu erweitern, dass auch die TriebfahrzeugführerInnen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit Straßen- und U-Bahnen aufgenommen werden können.

### **§ 28 Abs 1 und 2 Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit von Eisenbahnen**

Die Kriterien für die Einstellung einer Eisenbahn sind sehr vage formuliert. Aus Sicht des Österreichischen Gewerkschaftsbundes sind stärkere Anstrengungen zu unternehmen, um vor einer Streckenschließung Maßnahmen zur Attraktivierung der Verbindung zu setzen und zwar wie folgt:

*„(1) Ist die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, so hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens eine Analyse des Güter- und*

*Personenverkehrspotentials innerhalb einer Frist von 3 Monaten durchzuführen. Anhand des Potentials werden die Möglichkeiten der Nutzung als Personenverkehrsstrecke (Takt-, Pendler-, Gelegenheits- bzw. touristischem Verkehr), Güterverkehrsstrecke (Verkehr mit Verladung, Anschlussbahn), und sonstiger schienengebundener Nutzung (Fahrten im Rahmen von Veranstaltungen) analysiert. Dabei werden mögliche Kooperationspartner (Länder, Gemeinden, Regionen) eingebunden und Ausweitungen wie Streckenverlängerungen zur Netzoptimierung oder zur Anbindung weiterer potentieller Kunden, bzw. Einschränkungen berücksichtigt.*

*Die Eisenbahnunternehmen der betroffenen Strecke haben der Behörde die relevanten Betriebskennwerte offen zu legen. In Abstimmung mit den Eisenbahnunternehmen werden daraus resultierende Attraktivierungsmaßnahmen im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrags für die Dauer von 3 Jahren festgelegt. Ist die Weiterführung des Betriebes nach Evaluierung der Maßnahmen durch die Behörde im Einvernehmen mit dem Eisenbahnunternehmen nicht mehr zumutbar, so ist die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes zu bewilligen.*

(2) streichen“

### **§ 30 Eisenbahnaufsichtsorgane**

Anders als in zahlreichen anderen Europäischen Ländern gibt es in Österreich keine Exekutiveinheit des Innenministeriums die auf den Sicherheitseinsatz bei der Bahn spezialisiert ist.

Statt einer „Eisenbahnpolizei“ gibt es in Österreich sogenannte „Eisenbahnaufsichtsorgane“ als Betriebsaufsicht zur Sicherstellung eines reibungslosen Eisenbahnbetriebes. Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind speziell geschulte Beschäftigte, zumeist von Eisenbahnunternehmen, die neben ihrer normalen Tätigkeit im Bedarfsfall hoheitliche Aufgaben wahrnehmen. Sie werden von der Behörde ernannt, dadurch können sie Aufgaben über das „normale“ Ausmaß anderer EisenbahnerInnen wahrnehmen. In Extremsituationen reichen die Möglichkeiten bis hin zum vorübergehenden Festnehmen von Personen. Die Unternehmen müssen eine ausreichende Zahl an Eisenbahnaufsichtsorganen einsetzen (vgl dazu § 6 und § 22 der Eisenbahnverordnung BGBl II 209/2003).

Der Österreichische Gewerkschaftsbund will, dass die Vorteile der österreichischen Lösung weiterhin gelten. Sowohl Unternehmen, Behörden, Fahrgäste und Beschäftigte profitieren davon.

### **§ 39 b Abs 1 Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems**

Die Überprüfung des technischen Zustands von Fahrzeugen ist bei den meisten Verkehrsträgern selbstverständlich. Bei der Schiene fehlt diese verpflichtende wiederkehrende Prüfung von Eisenbahnfahrzeugen (Triebfahrzeuge, Personenwagen, Güterwagen, Baufahrzeuge) und vor Fahrtantritt.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund tritt dafür ein, nachfolgende Regelung im Sicherheitsmanagementsystem zu verankern:

*„11 neu ein Wagenuntersuchungskonzept, welches sicher stellt das bei jedem Zug eine wagentechnische Ausgangsuntersuchung durch den Fahrzeugdienst (§ 38 EisbEPV) durchgeführt wird.*

*12 neu die wiederkehrende, zumindest jährliche Prüfung von Schienenfahrzeugen sowie die Dokumentation der Prüfergebnisse und die Eintragung im Fahrzeugregister“*

#### **§ 40 Verzeichnis Eisenbahntechnischer Fachgebiete**

Das BMVIT muss ein Verzeichnis der sogenannten „§ 40 Personen“ führen. Das sind Personen, die Konformitätsprüfungen durchführen können oder Bewilligungen erteilen können. Derzeit ist keine Regelung vorgesehen, dass Änderungen bei § 40 Personen (Ausscheiden aus dem Eisenbahnunternehmen, Änderung der Qualifikation usglm) dem BMVIT zu melden sind. Das ist nachzutragen. Das Verzeichnis sollte analog zu den Regelungen der „sachverständigen Prüfer“ im Internet veröffentlicht werden.

#### **§ 47 Abs 2 und 4 Ausnahmen Betreten**

Hier werden Ausnahmen vom Betreten des Gefährdungsbereichs von Bahnanlagen für bestimmte Berufsgruppen (VAI, Zoll, SCG usw.) gemacht, selbst dann, wenn sie hierfür nicht die notwendige Ausbildung haben. Dies widerspricht der Sicherheit der Eisenbahn und ist zu streichen.

#### **§ 54 a Abs 6 bis 8 Ausnahmen vom Geltungsbereich**

Im § 54 a werden einige Eisenbahnunternehmen von der Verpflichtung der Trennung von Unternehmensbereichen (Infrastruktur- und Absatzbereiche) ausgenommen. Grundsätzlich werden dabei die Ausnahmen, wie sie die EU Richtlinie 2016/2370 (RL zur Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnraumes) vorgesehen sind, umgesetzt. In Abs 5 werden auch größere Netzbetreiber ausgenommen, „solange, bis ein weiterer Fahwegkapazitätsberechtigter die Zuweisung von Fahwegkapazität zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf dieser Eisenbahn begeht“. Die Formulierung entspricht zwar dem Richtlinientext, sie soll allerdings in der nationalen Umsetzung dadurch ergänzt werden, dass Infraukturbetreiber nach einem Zugangsbegehren Dritter die Möglichkeit erhalten, vorab die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen durchzuführen.

#### **§ 55 c Abs 4 Z 3 Unabhängigkeit von Eisenbahninfrastrukturunternehmen**

Im § 55 c wird der EU-Richtlinientext (RL 2016/2370) ebenso übernommen. Es sollte in den Erläuterungen festgehalten werden, dass innerhalb eines integrierten Eisenbahnunternehmens die Funktion als Aufsichtsrat in einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Aufsichtsrat in der beherrschenden Gesellschaft nicht unter das Verbot nach § 55 c Abs 4 Z 3 fällt, sofern die beherrschende Gesellschaft nicht selbst Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt.

#### **§ 55 ff Taktverkehr, Reihung der Verkehre**

In den Begriffsbestimmungen ist der Taktverkehr dahingehend (neu) zu definieren, dass es sich dabei um Fahrpläne und Verbindungen handelt, die in stabilen Knoten die Möglichkeit bieten, die Haltezeiten der Züge in Bahnhöfen symmetrisch zusammenzuführen, um ein Umsteigen zu erleichtern. Taktverkehre können daher nur dann als solche bezeichnet werden, wenn sie Teil eines der sieben Österreichischen Verkehrsverbünde sind.

Die Notwendigkeiten des Taktverkehrs sollen insbesondere in die Leitstrategie (§ 55 a) einfließen. Entsprechend müssen auch weitere Regelungen für den Taktverkehr

(§ 57 c Abs 1 und 2, § 59 Abs 4, § 63 Abs 2, § 64 Abs 1 und 4, § 65 Abs 2, 6 und 7, § 65 b Abs 1, 2 und 3, § 65 c Abs 1 und 3, § 65 d Abs 1 und § 65 e) angepasst werden.

Um Züge auf Schienen fahren zu können, muss eine Trasse beim Infraukturbetreiber beantragt werden. Trassen werden nach gesetzlich geregelten „Zuweisungsgrundsätzen“ im Eisenbahngesetz (EisbG) vergeben (§ 63 EisbG). Können nicht alle Trassenbegehren erfüllt werden, einfach weil „kein Platz mehr ist“, gibt es eine Regelung über die Reihung (§ 65 c EisbG) der Verkehre. Diese bevorzugt, unter der Berücksichtigung der Güterverkehre, gemeinwirtschaftliche und Taktverkehre. Die derzeitige Reihung sollte nicht geändert werden.

### **§ 55 b Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur**

Finanzierungsverträge der Eisenbahninfrastruktur sollen dazu beitragen, die Kosten und Wegeentgelte zu senken. Eine auf Kostensenkung bedachte Optimierung kann allerdings Investitionen verhindern. Insofern sollen Maßnahmen, die die Sicherheit erhöhen, die Qualität steigern oder die Netzverfügbarkeit, erhöhen ebenso aufgenommen werden.

### **§ 58 (2) Sonstige Leistungen**

In § 58 soll klargestellt werden, dass ein Rechtsanspruch eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das Zugang zu einer Serviceeinrichtung einschließlich der dort erbrachten Serviceleistungen begeht, in einer solchen Einrichtung Leistungen für sich oder für Dritte selbst erbringen zu dürfen, nicht vorgesehen ist.

### **§ 59 Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

Die Sprachregelung der Schienennetznutzungsbedingungen wurde von der EU-Richtlinie übernommen. Anders als bei den „Vorkehrungen (§ 19 Abs 3) und bei den Sicherheitsempfehlungen (§ 13 b) ist die EU Regelung nicht präzise. § 59 soll klarstellen, dass die Schienennetznutzungsbedingungen in Deutsch und Englisch (und nicht wie vorgesehen „in deutscher Sprache und einer anderen Amtssprache der Europäischen Union“) zu veröffentlichen sind.

### **§ 65 c Überlastete Schieneninfrastruktur**

Schieneninfrastrukturen, die überlastet sind (nicht allen Trassenanträgen kann entsprochen werden), müssen vom Infraukturbetreiber unverzüglich als überlastet gemeldet werden. Ab diesem Zeitpunkt kommen sogenannte Vorrangregelungen zur Anwendung. Diese bevorzugen Verkehre mit einem hohen gesellschaftlichen Nutzen. In der Praxis werden allerdings nicht alle überlasteten Trassen als solche deklariert, dadurch müssen die Vorrangregelungen nicht angewendet werden.

Beispielhaft wird auf den Abschnitt „Straßwalchen-Salzburg“ verwiesen. Dieser wird in der Kartenzusammenstellung von BMVIT und ÖBB („Rahmenplan 2018-2023“ S 8) als ein Abschnitt mit einer Kapazitätsauslastung von über 100 % dargestellt. Er gilt allerdings nicht, zumindest nicht offiziell, als überlastet. Da die Vorrangkriterien deshalb nicht zur Anwendung gelangen, genießt der eigentlich zu bevorrangende Nahverkehr keine absolute Priorität. Nicht zuletzt angesichts massiver öffentlicher Investitionen in das sogenannte „Salzburger Schnellbahn Ypsilon“, ist das nicht zielführend.

Nach Auffassung des Österreichischen Gewerkschaftsbundes ist das Missachten der Regelungen zur Überlastung von Schienenwegen entsprechend zu sanktionieren.

### **§ 67 (b) Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes**

Die Festlegungen für die umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs sind sehr allgemein gehalten und stellen nur bedingt eine Konkretisierung der Vorgaben der Richtlinie dar. Es fehlen grundlegende Angaben zu

- den Zielen der Regelung,
- der möglichen Differenzierung der Wegeentgelte (Schutzwürdigkeit des Gebietes, Anzahl der Betroffenen, Belastungswerte wie Dauerbelastung und Belastungsspitzen)
- dem Umfang der zu berücksichtigenden negativen externen Effekten (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen)
- eventuellen Zusätzen (Fahren mit Verbrennungsmotoren unter dem Fahrdruck) und
- den zu setzenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Analyse und der Aufzeichnung der externen Effekte (Messverfahren, Berechnungen)

Deshalb ist eine Verordnungsermächtigung vorzusehen in der festgelegt wird, welche umweltbezogenen Zu- und Abschläge eingehoben werden können bzw. wie deren Messverfahren und Berechnungen zu erfolgen haben. Es ist weiters festzulegen, welche Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber zu setzen hat, um zu gewährleisten, dass alle Informationen streckenspezifisch zur Verfügung stehen.

### **§ 67 e Entgelt für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen**

Das EU-Recht sieht die Möglichkeit vor, eine Abgabe von eigenwirtschaftlichen Verkehren zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren einheben zu können (vgl RL 2012/34/EU Artikel 12). Diese Möglichkeit existiert im vorliegenden Entwurf nicht, das ist nachzutragen.

### **§ 129 und 142 Mindestalter**

Eine Herabsetzung des Mindestalters für das selbstständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen der Klasse A4 (§ 129) bzw für eine Zusatzbescheinigung (§ 142 Abs 2) wird entschieden abgelehnt. Mit der Regelung wird es schon 19-Jährigen gestattet, Triebfahrzeuge auf der freien Strecke, also auch dort wo etwa Hochgeschwindigkeitsverkehre stattfinden, durchzuführen - selbst Gefahrguttransporte wären durch sie möglich.

Es ist zu befürchten, dass dadurch die Sicherheit gefährdet wird.

### **§ 139 Überprüfungen**

In § 139 soll festgehalten werden, dass die Kosten für alle erforderlichen Überprüfungen durch das Eisenbahnunternehmen, bei dem der Triebfahrzeugführer beschäftigt ist, zu tragen sind.

### **§ 145 Sprachniveau**

Gemäß § 145 kann das europaweit festgelegte, erforderliche Sprachniveau in „grenznahen Bahnhöfen“ unter gewissen Voraussetzungen unterschritten werden. Das entspricht auch den unionsrechtlichen Bestimmungen. Derzeitige Praxis ist in Österreich, dass in Staatsverträgen spezifische Grenzbahnhöfe eindeutig festgelegt werden, in diesen kommen zum Teil vereinfachte Sprachkenntnisse zur Anwendung. Es ist daher im § 145 klarzustellen, dass ausschließlich diese, bereits jetzt verorteten Grenzbahnhöfe unter

„grenznah“ zu verstehen sind. Eine räumliche Ausweitung der derzeit existierenden Strecken, wird abgelehnt.

### **§ 162 bis 166 Strafbestimmungen, § 167 Strafhöhe**

Es erscheint höchst problematisch, dass die Strafbestimmungen nur die Möglichkeit einer (geringen) Geldstrafe und - als einzige Eskalationsstufe - den Konzessionsentzug vorsehen. Erstere ist gering und trifft in den wenigstens Fällen jenen Personenkreis der für das Unternehmen die Gesamtverantwortung hat. Vielfach werden damit nahezu beliebig austauschbare Personen belangt. Letztere Möglichkeit ist politisch nicht erwünscht und wird daher nicht angewandt (werden). Das Strafsystem ist daher weder abschreckend noch wirksam.

Die Strafbestimmungen sind zu verschärfen, weil derzeit eine abschreckende Wirkung nicht gewährleistet ist. Ebenso gibt es eine beträchtliche „Schieflage“ bei deren Gewichtung: So beträgt der Strafrahmen (§ 164 (2) bei Verstößen gegen die Gewährung des Netzzugangs bis zu 36.000 €. Der Strafrahmen für Übertretungen in sicherheitsrelevanten Bereichen beträgt in einigen Fällen (vgl § 162 Abs 1) nur 726 €.

Es wird vorgeschlagen, hier den Strafrahmen für Verstöße gegenüber sicherheitsrelevanten Bestimmungen massiv zu erhöhen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Verstöße gegen Marktzugangsregeln strenger bestraft werden als Verstöße gegen Regelungen zum Schutz der Fahrgäste und Beschäftigten.

Im Eisenbahngesetz fehlen weiters Strafbestimmungen für spezifische Übertretungen. Die Nichteinhaltung der behördlich genehmigten Dienstvorschriften und deren Präzisierungen (Zusatzbestimmungen und Dienstanweisungen) muss jedenfalls eine Verwaltungsübertretung darzustellen.

Es sind daher Strafbestimmungen festzulegen für

- Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit den Registern (Rollmaterial, EisbEPV, § 40 Person und Eisenbahnaufsichtsorgan),
- Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit den Schulungseinrichtungen und
- Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit der Sicherheitsbehörde.
- 

Im vorliegenden Entwurf werden im § 167 Sanktionen im Bereich der Tarif-, Beförderungs- und Entschädigungsbestimmungen an einen „schwerwiegenden“ Verstoß geknüpft (vgl Abs 2). Das entspricht nicht der Intention der EU-Verordnung (EG) Nr 1371/2007, diese verpflichtet in Art 22 generell zur Erlassung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung. Die Höhe des Strafrahmens, dieser liegt gem § 167 bei 10.000 Euro, erscheint überdies relativ gering.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Wolfgang Katzian  
Präsident



Mag. Bernhard Achitz  
Leitender Sekretär