

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
BMK – IV/E1 (Logistik, EU und internationale Angelegenheiten  
Eisenbahnen und Rohrleitungen  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

per eMail: [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 01. Oktober 2020  
GZ: 2020-0.550.379

**Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957  
und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden; Stellungnahme  
Industriellenvereinigung (IV)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Industriellenvereinigung (IV) dankt dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für die Übermittlung des oben zitierten Gesetzesentwurfes und nimmt wie folgt zu einzelnen Punkten dazu Stellung:

**Zu § 10 Abs. 2 Z 1 Akteure:**

Hier sollten auch Produkte, welche nicht nach der TSI entwickelt wurden, wie Stellwerke, oder Einrichtungen für nicht vernetzte Nebenbahnen, aufgenommen werden.

**§ 12 Behördenzuständigkeit:**

Eine Konzentration der Zuständigkeiten für Anschlussbahnen, nicht öffentliche Materialbahnen und insbesondere Straßen- und U-Bahnsysteme bei den Landeshauptleuten ist objektiv sinnvoll und damit begrüßenswert.

Dass die Zuständigkeit für Teile des interoperablen Streckennetzes aber nicht beim BMK konzentriert wird, führt mit der beabsichtigten Novelle zu einem praktisch nicht vollziehbaren Aufblühen der Verfahrenszersplitterung und Verfahrenskomplexität auf Nebenbahnen für den ÖBB-Konzern.

Während das BMK ohne weiteres mit der Baugenehmigung gem. § 31 den Ausspruch über das Erfordernis einer Inbetriebnahmegenehmigung gem. § 107 und dieselbe nach Abschluss der Bauarbeiten mit der Betriebsbewilligung gem. § 34 verbinden kann und als nationale Eisenbahn Sicherheitsbehörde auch die erforderliche Einbindung der European Rail Agency (ERA) gem. § 107 ohne Weiteres selbst erledigen kann, ist für Nebenbahnen künftig eine ganze Palette an Bescheiden notwendig:

- Die Baugenehmigungen und die (allenfalls verbundene) Betriebsbewilligung erlassen die jeweils örtlich zuständigen Landeshauptleute.
- Die Entscheidungen gem. § 107 und § 105 zur Inbetriebnahmengenehmigung muss das Eisenbahnunternehmen – unionsrechtskonform – beim BMK einholen.
- Dieses hat auch die ERA anzuhören.
- Außerdem ist für sicherungstechnische Vorhabensteile überdies vom EisbU eine Genehmigung der ERA selbst einzuholen.

Damit werden auf einer Nebenbahn für ein Bauvorhaben bis zu fünf Bescheide von drei verschiedenen nationalen und europäischen Behörden notwendig.

Soweit es sich nicht um Privatbahnen handelt, sollte eine Zuständigkeit des BMK als die nationale Eisenbahnssicherheitsbehörde daher für interoperable vernetzte Nebenbahnstrecken überprüft werden.

Zudem ist die im Ministerialentwurf vorgeschlagene Zuständigkeitsverteilung auch innerhalb des Entwurfes inkonsistent und widersprüchlich.

### **§ 21b Abs. 3 (Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges)**

Die im vorliegenden Entwurf vorgesehene Bestimmung ist weiterhin zu weitreichend und ist daher sehr kritisch zu sehen, da jeder Unfall, bei dem Dritte auch nur sehr geringe Verletzungen erleiden, zu einer 72-stündigen Freistellung führen würde. Zudem erscheint die beabsichtigte Regelung in vielerlei Hinsicht nicht praktikabel, z. B. Zeitdauer eines psychologischen Gutachtens, Verpflichtung zur Erste Hilfe-Leistung am Unfallort auch durch Mitarbeiter bzw. diese Hilfeleistungen organisieren müssen und betriebliche Maßnahmen zu setzen haben.

Die Regelung erscheint zudem kompetenzrechtlich problematisch sowie rechtssystematisch fehl am Platz, da das Eisenbahngesetz den Betrieb von Eisenbahnunternehmen regelt und keine arbeitsrechtlichen Bestimmungen enthält. Die aktuelle Rechtslage sorgt für derartige Fälle bereits vor, d. h. eine Freistellung ist auch derzeit schon möglich. Ein Rechtsanspruch in diesem Zusammenhang würde ein Abgehen von der bisherigen Systematik der Prüfung der Arbeitsfähigkeit bedeuten.

Die Regelung in der vorliegenden Form wird daher grundsätzlich abgelehnt. Jedenfalls erscheint eine Abänderung der Bestimmung, die auf die Schwere eines Unfallhergangs bzw. Verletzungsgrad abstellt, unerlässlich.

### **Zu § 36 Abs. 4 Bauartgenehmigung oder Fahrzeugtypengenehmigung**

Da die Bauartgenehmigung zukünftig nur noch für Straßenbahnen / Metros / Nebenfahrzeuge gilt, jedoch auch Fahrzeuge, welche für eine europäische Fahrzeugtypengenehmigung mit Genehmigung für das Inverkehrbringen vorgesehen sind, diese Regelung benötigen, regen wir nachstehende Änderung an:

*Keine Bauartgenehmigung oder Fahrzeugtypengenehmigung ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen oder die Genehmigung zum Inverkehrbringen nach dem Anwendungsbereich des 8. Teiles für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen erfolgen und Vorkehrungen getroffen sind, die sicherstellen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes des Schienenfahrzeugs auf der Eisenbahn und der Verkehr*

## Zu § 41 Ausländische Rechtsakte

Die Formulierung legt nahe, dass eine Änderung, welche in das Zulassungsfile eingreift (§ 15.1.(a)) 2018/545/EU) die Pflicht zur Neuzulassung erfordert. Dieses würde bei einer existierenden § 41 Flotte bedeuten, dass der Halter der Fahrzeuge bereits bei kleineren genehmigungsfreien Änderungen eine Neuzulassung vorzunehmen hat. Weiterhin wäre zu berücksichtigen, dass diese Fahrzeuge ursächlich auf Basis einer ausländischen Zulassung in Verkehr gebracht wurden und allfällige Nachweis für den Einsatz auf der Schieneninfrastruktur der Republik Österreich neu erforderlich werden würde. Folgende Anpassung sollte daher erfolgen:

*In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren **auch nach dem 31. Oktober 2020** gleichgehalten, sofern Fahrzeuge nachweislich vor diesem Termin in Verkehr gebracht worden sind; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, sowie einer nach dem 31. Oktober 2020 erteilten neuen erstmaligen Fahrzeugtypgenehmigung und darunter in Verkehr gebrachter neuer Fahrzeuge und entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte.*

## § 86 (Geltungsbereich 8. Teil EisbG):

Die im Entwurf normierten weiteren Ausnahmeregelungen werden grundsätzlich begrüßt.

Die vom Gesetzgeber gewählten Formulierungen im Abs. 1 Z 3 und 4 decken aber leider nur einen Teil der in Österreich eingesetzten Stadtbahnfahrzeuge ab. Es sollte daher auch sichergestellt werden, dass Nebenbahnen, bei welchen u.U. Blockchain-Technologie Anwendung finden könnte, vom Geltungsbereich ausgenommen sind. Wenn nicht, wären Weiterentwicklungen in diese Richtung, die einen wirtschaftlichen und wartungsoptimalen, aber auch sicherer Fortbetrieb von Nebenbahnen erlauben würden, verunmöglicht; infolge der Vollanwendung der IOP-RL wären Nebenbahnen von einem deutlich erhöhten Investitionsbedarf und erhöhten laufenden Kosten betroffen, was die Gefahr der Einstellung dieser Strecken bedauerlicherweise stark begünstigen könnte.

Das Ziel des BMK sollte es zudem sein, effiziente Standards für Regionalbahnen zu implementieren und dort weitere Effizienzsteigerungspotentiale zu heben, daher sollte unter anderem auch der in Art 1 Abs. 4 lit d der IOP RL geregelte Ausnahmetatbestand umgesetzt werden. Nur so wäre sichergestellt, dass die zum Erhalt bestehender Nebenbahnen erforderlichen Ausnahmen nicht auf reine Light Rail-Strecken beschränkt bleiben.

Es wird daher vorgeschlagen, die die Ziffern 3 und 4 wie folgt abzuändern, damit beispielsweise auch Eisenbahnunternehmen, wie z.B. die Salzburger Lokalbahnen von enormen Mehrkosten verschont bleiben und folgende Ziffer 5 zu ergänzen:

3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdiene im Stadt- und Vororteverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen.

*5. Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen für Stadt- und/oder Vorortverkehr (IOP-RL: „Stadtbahnen“) genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.“*

Die Ausführungen zu § 86 gelten sinngemäß für die Ausnahmeregelungen in § 184 Abs 2.

### **§ 99 Abs. 3 Begriffsbestimmung „nationale Vorschrift“**

Hier wird auf die entsprechende unionsrechtliche Definition gemäß Art 2 Z 30 RL (EU) 2016/797 verwiesen, die wie folgt lautet:

*‘nationale Vorschriften’ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;*

Die in Art 2 Z 30 RL (EU) 2016/797 angeführte Einschränkung der nationalen Vorschriften „mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen“ ist in die Textierung des § 99 Abs. 3 aufzunehmen. Auch wird angemerkt, dass der Entwurf des § 99 Abs. 3 verbindliche Vorschriften, „in denen die (...) **technischen Anforderungen** (...) enthalten sind“, noch nicht explizit erwähnt. Für eine unionsrechtskonforme Umsetzung der Richtlinienbestimmung erscheint die Erwähnung aber erforderlich.

Zudem wäre eine Veröffentlichung der gegenüber der EK notifizierten nationalen Vorschriften im Internet wünschenswert. Die Aufnahme einer diesbezüglichen Regelung im EisbG wird angeregt.

### **§ 107 Abs.1 Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung**

Die Regelung entspricht nicht der TSI und sollte mit dieser in Einklang gebracht werden. So regelt die TSI CCS im Abschnitt 7.2.1b.1 (Vorschriften zum Umgang mit Änderungen an streckenseitigen ZZS-Teilsystemen) bereits die Änderungen, die eine neue Genehmigung notwendig machen. Die TSI ENE erlaubt in 7.3.2. die Umrüstung/Erneuerung der Oberleitung und/oder der Energieversorgung in Stufen. Die Abstimmung mit dem Mitgliedsstaat ist nur bei der Verwendung von Elementen nötig, die nicht der TSI entsprechen. Die TSI INF regelt in 7.3.1. die Aufrüstung oder Erneuerung einer Strecke. Bei der TSI PRM ergibt sich gemäß 7.2.2. bei Anwendung der TSI auf bestehende Infrastruktur durch die Ausnahmebestimmungen möglicherweise mehr Bedarf für Entscheidung. Bei der TSI SRT ist 7.2.2 bei Aufrüstungs- / Erneuerungsmaßnahmen für Tunnel zu beachten und als Kriterium geeignet.

### **§ 129 Z 1 (Mindestalter für Triebfahrzeugführer/innen):**

Eine Herabsetzung des Mindestalters für Triebfahrzeugführer im nationalen Verkehr auf 18 Jahre – wie es auch das Unionsrecht ermöglicht – wird empfohlen, insbesondere, um Lehrlingen sinnvolle Karrierepfade und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung zu bieten.

Die Herabsetzung des Tfzf-Mindestalters von 20 auf 18 Jahre würde es Eisenbahnunternehmen ermöglichen, ihren ausgebildeten Lehrlingen, die das System Bahn im Rahmen ihres Lehrberufs bereits kennengelernt haben und daher wertvolle Fachkräfte sind, nach Abschluss dieses Lehrberufs nahtlos eine weitere attraktive Karriereperspektive im Bahnsektor zu bieten. Auch könnte ein etwaiger Knowhow-Abfluss, der derzeit besteht,



weil die im Bahnbereich ausgebildeten Lehrlinge den Bahnsektor oftmals zugunsten anderer Branchen aufgrund der dortigen sofort im Anschluss an die Lehre vorhandenen Entwicklungs- und Verdienstmöglichkeiten verlassen, vermieden werden.

Mit der Herabsetzung des Mindestalters sollte auch die Harmonisierung der entsprechenden Altersbestimmungen in den jeweiligen Rechtsvorschriften (TF-VO, StrabVO und EisbG) einhergehen.

### **§§ 227 ff - Strafbestimmungen:**

In den §§ 227 bis 229 werden zum Teil neue Strafbestimmungen vorgeschlagen und zum Teil bereits bestehende Strafbestimmungen an die durch Unionrecht (technische Säule des 4. EP) geänderte Terminologie und Systematik angepasst. Dies ist dem Grunde nach unstrittig. Zugleich wird für diese Verwaltungsübertretungen allerdings ein unverhältnismäßiger, und zwar doppelt so hoher Strafrahmen wie bislang für vergleichbare Übertretungen (bis zu € 14.000,- anstelle derzeit bis zu € 7.000,-) festgelegt.

Bedauerlicherweise ist den Erläuterungen an keiner Stelle zu entnehmen, welche Gründe eine so massive Erhöhung des Strafrahmens rechtfertigen würden. Auch sind in der bisherigen Verwaltungspraxis und Vollziehung eisenbahnrechtlicher Strafbestimmungen keine general- oder spezialpräventive Gründe in Bezug auf in Österreich tätige Eisenbahnunternehmen bekannt, die die Verdoppelung des Strafrahmens erforderlich erscheinen lassen. Darüber hinaus gibt es keine Vorfälle, die eine Erhöhung der Strafen in diesem Ausmaß rechtfertigen, zumal bisher kaum Strafen ausgesprochen wurden.

Ohne nähere Begründung des Gesetzgebers sprechen wir uns gegen eine pauschale Erhöhung des Strafrahmens in diesen Bestimmungen aus. Die Erforderlichkeit einer solchen Erhöhung sollte daher nochmals für jeden einzelnen Tatbestand evidenzbasiert geprüft werden.

Auch den Strafrahmen im Zusammenhang mit der Durchsetzung der Aufsichtsbefugnisse (§ 229 Z 2) halten wir für deutlich zu hoch; vergleichbare Vergehen sind zB nach der Gewerbeordnung mit einer Geldstrafe von lediglich bis zu € 2.180,- bedroht (vgl §§ 366 Z 26 iVm § 338 GewO).

### **Zu § 227 Z 4 und 5:**

In die Erläuterungen ist für die Praxis nicht nur der EisbU, sondern auch der zahlreichen zur Vollziehung zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden eine Klarstellung aufzunehmen, dass in Bezug auf Bestandsanlagen eine solche Verpflichtung solange nicht verletzt worden sein kann, solange nicht nach Inkrafttreten dieser Bestimmung eine Erneuerung, eine Aufrüstung oder ein Umbau iSd IOP-RL durchgeführt wird.

### **Zu § 231 Abs 2:**

Auch hier soll es im Ergebnis zu Strafverschärfungen kommen, indem nun sämtliche und nicht nur „schwerwiegender“ Verstöße gegen die EU-Fahrgastrechte-VO und das EisbBFG eine Verwaltungsübertretung mit einem Strafrahmen von bis zu € 7.000,- (im Wiederholungsfall bis zu € 10.000,-) bilden. Nach Art. 29 der EU-Fahrgastrechte-VO müssen die von den Mitgliedstaaten vorzusehenden Sanktionen unter anderem aber auch verhältnismäßig sein; in Anbetracht der mannigfaltigen und auch unterschiedlich zu gewichtenden Entschädigungs-, Informations- und Hilfeleistungspflichten halten wir einen pauschalen Strafrahmen von € 7.000,-- / € 10.000,-- nicht für verhältnismäßig.

**§ 242 Abs. 5 Übergangsbestimmungen**

Es wird angeregt, für die Übergangsfrist die Vorgabe mit Sitz in Österreich zu streichen, da sich viele Projekte aktuell auch auf die Expertise von ausländischen Prüforganisationen / Gutachtern stützen, entsprechende alternative Fachkapazitäten kurzfristig beschränkt sind und auch ein Wechsel mitten im Nachweisverfahren nicht sinnvoll ist.

Zusätzlich wird eine Übergangsfrist bis 31. Dezember 2022 nahegelegt, damit sichergestellt ist, dass DeBos im ausreichenden Ausmaß bestellt sind.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersuchen um Berücksichtigung der genannten Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen  
Industriellenvereinigung

Mag. Monika Schuh e.h.  
Geschäftsführerin des Infrastrukturausschusses