

**Bernadett Humer, MSc**  
Generalsekretärin

Bundesministerium für Klimaschutz,  
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie - Abteilung IV/E1  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

[bernadett.humer@bmafj.gv.at](mailto:bernadett.humer@bmafj.gv.at)  
+43 1 711 00-633388  
Untere Donaustraße 13-15, 1020 Wien

---

Geschäftszahl: 2020-0.632.848

## **Begutachtung - Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden, Sektion IV**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Fristerstreckung für die Abgabe der Stellungnahme auf 2. Oktober 2020. Nachfolgend erlaubt sich das Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden, wie folgt Stellung zu nehmen:

### **1. Nationale Sicherheitsbehörde (§ 12)**

In den maßgeblichen einschlägigen **Eisenbahnrichtlinien der Europäischen Union**, beispielsweise in der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit oder in der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, wird der „**Nationalen Sicherheitsbehörde**“ jeweils eine zentrale Funktion zugewiesen. Die Nationale Sicherheitsbehörde wird daher in den einschlägigen Rechtsakten im Rahmen der Begriffsbestimmungen eindeutig definiert, vgl. Art. 3 Z 7 RL (EU) 2016/798. Im Anschluss daran werden in den Rechtsakten die jeweiligen Sicherheitsaufgaben im Rahmen des Eisenbahnsystems der Nationalen Sicherheitsbehörde zugeordnet.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren Lesbarkeit wird vorgeschlagen, in gleicher Weise auch im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 die

„Nationale Sicherheitsbehörde“ im Rahmen der Begriffsbestimmungen eindeutig zu definieren, diese Funktion im Rahmen des § 12 EisbG eindeutig der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuzuordnen und in weiterer Folge im Eisenbahngesetz dann für diese Aufgaben durchgängig nur noch den Begriff „Nationale Sicherheitsbehörde“ zu verwenden. Diese Struktur sollte die vorgeschlagene Bestimmung des § 12 Abs. 2 Z 11 EisbG ersetzen.

Angemerkt werden darf, dass im Artikel II des Entwurfes (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes) der Begriff „Sicherheitsbehörde“ wiederholt verwendet wird (vgl. § 9 Abs. 2 Z 3, § 9 Abs. 7).

## 2. Schienengleiche Eisenbahnübergänge (§ 48)

Eisenbahnkreuzungen und **nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge** sollen sich künftig dadurch unterscheiden, ob sie von „Gruppen von Straßenbenützern zu gleichen Bedingungen benutzt werden dürfen“ oder nicht. Diese **Unterscheidung erscheint unklarer** als die frühere Unterscheidung über „Straßen mit öffentlichem Verkehr“ im Sinne der StVO. So kann nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere die Definition „Gruppen von Straßenbenützern“ künftig regelmäßig zu **Auslegungsdiskussionen** führen wird.

Künftig können **Eisenbahnkreuzungen aus Sicherheitsgründen** zeitweilig **gesperrt** werden. Gleichzeitig ist diese Sicherheitsmaßnahme bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen bei identischem Gefährdungspotential nicht möglich. Die Sicherheitsmaßnahme wäre daher **für alle** schienengleichen Eisenbahnübergänge vorzusehen.

Unter Berücksichtigung des identischen Gefährdungspotentials bei Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen sollte auch die Festlegung der Sicherung nicht nur bei Eisenbahnkreuzungen, sondern auch bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen **durch die Behörde** erfolgen.

## 3. Interoperabilität (§ 99, § 185)

Die Richtlinie (EU) 2016/798 und die Richtlinie (EU) 2016/797 definieren „nationale Vorschriften“ identisch. Dem gegenüber werden in § 99 Abs. 3 und in § 185 davon abweichende Definitionen vorgesehen (die auch zueinander abweichen), die überdies durch die Verwendung des Begriffes „verbindliche Normen“ künftig regelmäßig zu Auslegungsdiskussionen führen werden.

#### 4. Aufsicht (§ 216)

Gemäß Art. 17 Abs. 4 RL (EU) 2016/798 wird die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die **Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer** von den **zuständigen Behörden**, die von den Mitgliedstaaten benannt werden, sichergestellt. Wird die Überwachung der Einhaltung nicht von den nationalen Sicherheitsbehörden sichergestellt, arbeiten die zuständigen Behörden mit den nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, damit diese ihre Rolle bei der Überwachung der Eisenbahnsicherheit wahrnehmen können.

Gemäß § 216 des Entwurfs sollen ausdrücklich die „**zuständigen Arbeitsinspektorate**“ verpflichtet werden, mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie so zusammenzuarbeiten, damit „er seine“ (sic!) Rolle bei der Überwachung der Eisenbahnsicherheit wahrnehmen kann. Gemäß § 26 Abs. 8 ArbIG obliegen die Agenden des (früheren) § 1 VAIG dem Zentral-Arbeitsinspektorat. Als einzige Adressatin für die Zusammenarbeit wäre daher konkret die **Bundesministerin für Arbeit, Familie und Jugend** anzuführen.

Die gegenständliche Stellungnahme wurde an begutachtungsverfahren@parlament.gv.at übermittelt.

2. Oktober 2020

Für die Bundesministerin:

Bernadett HUMER, MSc

Elektronisch gefertigt