



BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65-0

DVR NR 1048384

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
II/Sch1 (Abt Sch1 – Recht)
Postfach 3000
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
GZ BMWA- 210.501/0016- II/SCH1/2005	UV-GSt/Ma	Sylvia Leodolter	DW 2244	DW 2105		30.1.2006

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden

Die Bundesarbeitskammer (BAK) dankt für die Übermittlung der vorliegenden Entwürfe, die in erster Linie die noch ausstehenden Teile des 2. EU-Eisenbahninfrastrukturpaketes umsetzen sollen, und nimmt dazu in der Folge Stellung.

Aufgrund der Vorgaben der Europäischen Union sind bis Ende April 2006 die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Sicherheitsrichtlinie), die Richtlinie 2004/50/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sowie die Richtlinie 2004/51/EG über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft auch in Österreich in das nationale Rechtssystem zu übernehmen. Kernpunkte der vorliegenden Novelle ist die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems für den Eisenbahnverkehr, eine Differenzierung zwischen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, weitgehende Vereinfachungen bei eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen sowie eine Neuordnung der Kompetenzverteilung zwischen Verkehrsministerium, Landeshauptleuten und Bezirksverwaltungsbehörden im Eisenbahnrecht. Darüber hinaus werden auch die weiteren Liberalisierungsschritte im Eisenbahngüterverkehr (Kabotagefreiheit), wie sie sich aus dem EU-Rechtsbestand ergeben, national umgesetzt.

Grundsätzliche Einschätzung

Aus Sicht der BAK ist zu kritisieren, dass die vorliegenden Entwürfe - wie auch schon bisherige Änderungen des Eisenbahnrechts - von der Absicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) getragen sind, ein möglichst großes

Ausmaß an Kompetenzen und Aufgaben auszulagern. Dies zeigt sich an den unterschiedlichsten Stellen des Gesetzesentwurfes wie zum Beispiel bei der Kompetenzverteilung zwischen Bundesminister und Landeshauptmann, bei der verstärkten Einbindung von Sachverständigen im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren und insbesondere bei der Neuregelung der Eisenbahnaufsichtsorgane. Das Verkehrsministerium entledigt sich damit seiner ureigensten Aufgaben und überlässt den Eisenbahnunternehmen den Vollzug der sie betreffenden Bestimmungen in vielen Punkten. Neben den europarechtlichen Bedenken (siehe dazu unten) gegen diese Vorgehensweise bestehen auch verfassungsrechtliche Bedenken wenn hoheitliche Aufgaben derartig ausgelagert werden. Da die vorliegende Novelle unverzichtbare Kernpunkte der europarechtlichen Regelungen – insbesondere die ausdrückliche Schaffung einer nationalen Sicherheitsbehörde mit echten Kontrollbefugnissen und ausreichendem Personal – nicht entsprechend umgesetzt wird der gegenständliche Entwurf von der BAK abgelehnt und als nicht EU-konform eingeschätzt.

Fehlende Sicherheitsnormen

Als besonders problematisch erscheint der BAK, dass insbesondere im Bereich der Ausbildung und Sicherheit für alle Eisenbahnunternehmen verbindliche innerstaatliche Normen weiterhin fehlen. Auf dieses gravierende Manko wurde wiederholt hingewiesen, bislang ohne Erfolg. Der bisherige Normenbestand ist lückenhaft und vor allem im Zusammenhang mit der fortschreitenden Liberalisierung für einen fairen Wettbewerb auf hohem Sicherheitsniveau absolut unzureichend. Die Notwendigkeit verbindlicher nationaler Normen wird auch in der Sicherheitsrichtlinie dezidiert festgehalten. In Artikel 8 (1) verpflichtet die EU die Mitgliedstaaten zur Festlegung „verbindlicher nationaler Sicherheitsvorschriften“, in Artikel 17 ist darüber hinaus eine transparente Vorgangsweise unter Einbeziehung aller Beteiligten insbesondere auch der Personalvertreter gefordert. Eine Verpflichtung des Bundesministers zur Erlassung der notwendigen Verordnungen wäre daher im vorliegenden Gesetz (in § 19 Abs 4 und 5) zu verankern und entsprechende Verordnungstexte gleichzeitig mit dem gegenständlichen Gesetz in Kraft zu setzen.

Gefährdung der Sicherheit

Die Sicherheitsrichtlinie wurde im Rahmen des 2. Eisenbahnpakets eindeutig mit dem Ziel geschaffen, eine einheitliche Architektur und Verantwortungstrennung zwischen den unterschiedlichsten Akteuren festzulegen. Auf nationaler Ebene ist es das Ziel der Richtlinie, dass es zu einer der Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr angemessenen Verantwortungs- und Kompetenzteilung zwischen den Aufgaben des Infrastrukturbetreibers, der Eisenbahnunternehmen und der Behörde kommt. Aufgrund dieser neuen Aufgabenverteilung und der mittlerweile erfolgten Zerstückelung des ehemals integrierten Unternehmens ÖBB ergibt sich aus Sicht der BAK zwingend die Notwendigkeit, das BMVIT als oberste Eisenbahn- und Sicherheitsbehörde personell deutlich mit hoch qualifiziertem Personal zu verstärken, das bisher nur innerhalb des integrierten Unternehmens ÖBB zur Verfügung stand. Dass dies trotz der zentralen Bedeutung der Eisenbahnsicherheit auf einem liberalisierten Markt nicht passiert – wie sich auch aus dem Vorblatt zum vorliegenden Gesetzestext entnehmen lässt –, ist aus Sicht der BAK unzumutbar und stellt eine fahrlässige Gefährdung der Sicherheit dar. Darüber hinaus ist die-

se Vorgehensweise ein deutliches Zeichen, dass die Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie und die Anpassung des österreichischen Rechtsrahmens an die Wettbewerbsbedingungen im Schienengüterverkehr nur halbherzig und somit entgegen dem Geist der Richtlinien vollzogen werden.

Vorschriften für grenzüberschreitenden Personaleinsatz

Die BAK fordert daher, dass die genannten Defizite im Zuge der Umsetzung der gegenständlichen EU-Regelungen beseitigt werden müssen und dass insbesondere mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr begonnen wird. Diese Richtlinie wird in der Sicherheitsrichtlinie in der Erwägung 20 eindeutig in einen Zusammenhang gebracht. Wie bereits erwähnt, führt Artikel 8 (1) weiters aus, dass bei der Anwendung der Sicherheitsrichtlinie verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften festgelegt werden müssen. Die Bestimmungen aus der Richtlinie 2005/47/EG können solche in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten für den grenzüberschreitenden Personaleinsatz darstellen.

Fehlendes hoheitliches Kontroll- und Überwachungskonzept

Besonders im Bereich der Kontrolle und laufenden Überwachung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, welche unter Wettbewerbsbedingungen nicht mehr den einzelnen Eisenbahnunternehmen überlassen werden kann, zeigt sich ein deutliches Defizit im Änderungsentwurf des Eisenbahngesetzes und eine bewusste Rücknahme bisher schwach ausgeprägter Behördenkompetenzen. Sowohl im Erwägungsgrund 22 als auch im Artikel 16 (Aufgaben der Sicherheitsbehörde) werden der Behörde Aufgaben zur Überwachung übertragen, welche ausdrücklich auch nur von dieser wahrgenommen werden dürfen. Dagegen erscheint es paradox, dass in § 30 die Kompetenzen der Eisenbahnaufsichtsorgane der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen ausgeweitet werden und jeglicher Behördenakt mit der Bestellung dieser Personen entfallen soll. Neben einer Fülle von konkreten Problemen, die für die Eisenbahnaufsichtsorgane bei der Erfüllung der ihnen im Entwurf zugewiesenen Aufgaben zwangsläufig entstehen, ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie eindeutig festzuhalten, dass diese Vorgangsweise klar der Richtlinie (Artikel 16 Absatz 3) widerspricht, weil die Behörde ihre Aufgaben nach Artikel 16 ausdrücklich nicht an „Fahrwegbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Beschaffungsstellen übertragen oder als Auftrag vergeben“ darf.

Sicherheitsbescheinigung

Eine weitere Veränderung durch die Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie in der nationalen Anwendung ergibt sich eindeutig durch die Verlagerung der Verantwortung und Zuständigkeit für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung vom Infrastrukturbetreiber hin zur Behörde. Zukünftig liegt der gesamte Zuständigkeitsbereich beim BMVIT, das bereits bisher alleine für die Ausstellung der Konzession bzw. Verkehrsgenehmigung sehr stark von der Expertise der ÖBB abhängig und nicht mit ausreichend Personal ausgestattet war.

Nationale Sicherheitsbehörde fehlt

Die BAK fordert daher, dass für die Überprüfung und Ausstellung der Voraussetzungen zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung von Seiten des BMVIT eine eigene Organisationsstruktur (Nationale Sicherheitsbehörde) einzurichten ist, die gleichzeitig auch – wie in der Richtlinie klar normiert – auch die Überwachungs- und Kontrollfunktion auszuüben hat. Die Sicherheitsbescheinigung und die Bescheinigung von Vorkehrungen stellt das Herzstück der zu erfüllenden Zugangsvoraussetzungen dar und muss daher auch einer tatsächlichen und wirkungsvollen Überprüfung unterzogen werden. Die tatsächliche physische Einrichtung einer Nationalen Sicherheitsbehörde ist sowohl im Text der Sicherheitsrichtlinie wie auch durch die Willenserklärung von Europäischem Parlament und Rat eindeutig festgehalten und muss daher auch in Österreich eine dementsprechende Umsetzung erfahren. Hier darf nicht mit beschränkten Ressourcen und Voraussetzungen im BMVIT argumentiert werden, sondern muss der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs absolute Priorität eingeräumt werden. Eine Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie ohne die Einrichtung einer Nationalen Sicherheitsbehörde mit den in der Richtlinie klar normierten Aufgaben und Befugnissen wird von der BAK abgelehnt.

Sicherheitsmanagement und Durchführungsverordnung

Ebenfalls eine unzureichende Umsetzung erfährt der zweistufige Aufbau des Sicherheitsmanagements und darauf aufbauend, der Sicherheitsbescheinigung.

Im § 39 wird zum Sicherheitsmanagement nur auf den § 19 (Pflichten des Eisenbahnunternehmens) verwiesen. Dem steht entgegen, dass die Sicherheitsrichtlinie und der Anhang III der Sicherheitsrichtlinie nur einen Rahmen für die nationale Umsetzung vorgeben und eine eindeutige Spezifizierung verlangen. Hier fehlen eindeutig nationale Verordnungen, welche gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des geänderten Eisenbahngesetzes verlaublich werden müssten. So fehlt eine Verordnung, die unmissverständlich und einheitlich für alle Eisenbahnunternehmen die genaueren Anforderungen an das Sicherheitsmanagement spezifiziert und verbindlich festlegt. Die Grundlagen dafür bieten die Erwägung 13 und 14, der Artikel 9 Abs 1 – 4 und der Anhang III der Richtlinie. Mit einer wortgleichen Umsetzung der Richtlinie im Eisenbahngesetz ist dieser Vorgabe jedoch noch nicht Rechnung getragen. Der Nationalen Sicherheitsbehörde werden dabei weitreichende Aufgaben zugeschrieben.

Ähnliches gilt für den § 37 (Sicherheitsbescheinigung, Bescheinigung der Vorkehrungen). Fiel bisher die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung in die Kompetenz des Infrastrukturbetreibers, muss nun das BMVIT Vorkehrungen treffen, wie diese weitreichende Aufgabe erfüllt werden soll. Die Richtlinie gibt eindeutig vor, dass die Nationale Sicherheitsbehörde eine zentrale Funktion in diesem Zusammenhang erhält. Für die diskriminierungsfreie und einheitliche Durchführung des § 37 (1) und (2) für alle Eisenbahnunternehmen und auf die Bedürfnisse eines auf den Wettbewerb ausgerichteten Sektors, braucht es auch zu diesem Punkt noch eine detaillierte Spezifizierung, wie die Nationale Sicherheitsbehörde diese Aufgaben durchführen wird. Es muss daher auch zu diesem Punkt eine Durchführungsverordnung erlassen werden.

Verbindliche Anforderungen an das Personal

Darüber hinaus fehlen – wie bereits erwähnt - weiterhin Verordnungen, die die Anforderungen an das Personal regeln. Auffällig ist, dass im § 37 (2) Zi 1 und 2 von der Formulierung des Richtlinientextes abgegangen wird. So verlangt die Richtlinie im Anhang IV „Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verschiedenen Kategorien des angestellten oder beauftragten Betriebspersonals, einschließlich Nachweisen, dass dieses Personal die Anforderungen bzw der nationalen Vorschriften erfüllt ...“. Der Entwurf zum Eisenbahngesetz weicht hier entscheidend von der Zielvorstellung der Richtlinie ab. Die BAK fordert daher, dass der Gesetzestext an die Richtlinie anzupassen ist und das Personal, wie von der Richtlinie vorgeschrieben, umfassend erfasst wird.

Abschließend sei noch festzuhalten, dass offensichtlich die Umsetzung des Artikel 25 der Richtlinie, der sich auf die Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle bezieht und ua die Aufgaben der Sicherheitsbehörde zur Ergreifung entsprechender Maßnahmen normiert, schlicht vergessen wurde. Das ist aus Sicht der BAK jedenfalls inakzeptabel und muss im Gesetz neu verankert werden.

Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH

Da mit dem vorliegenden Entwurf das Eisenbahngesetz grundlegend novelliert werden soll, regt die BAK auch eine Änderung des § 77 (1) an, damit die erst vor kurzer Zeit widersinniger Weise erfolgte Einschränkung der Marktbeobachtungsaufgaben der Schienen-Control GmbH auf den österreichischen Schienenverkehrsmarkt wieder auf „die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am einschlägigen Verkehrsmarkt“ ausgedehnt wird, zumal gerade im Schienenverkehr der relevante Markt nicht an den Staatsgrenzen endet und die internationalen Verflechtungen ausgeprägt sind und weiter zunehmen.

Zu den geplanten Änderungen des Bundesbahngesetzes BBG

Zu § 51b Beobachtung von Aufsichtsratssitzungen

Mit dieser Bestimmung plant das BMVIT, unmotiviert und auch in den Erläuterungen nicht näher erklärt, neue Aufgaben für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu schaffen, in dem diese nämlich das Recht erhält, Bedienstete als Beobachter in Aufsichtsratssitzungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu entsenden. Da auch der Rechnungshof seine Kontrollaufgaben ohne die Entsendung eigener Beobachter in die Aufsichtsräte der von ihm zu kontrollierenden Unternehmen ohne weiteres zu erfüllen in der Lage ist, wird diese Änderung des Bundesbahngesetzes von der BAK abgelehnt.

Zu den geplanten Änderungen des Eisenbahngesetzes (EisbG 57)

Zu §1 - Definitionen

Allgemein ist zu beachten, dass der Begriff „Eisenbahnpersonal bzw Eisenbahnbedienstete“ missverständlich (zB § 30 bzw § 37a) ausgelegt werden kann. Unklarheiten können beispielsweise bei Leasing-Personal auftreten. Ebenso können Probleme bei „Doppelfunktionen“, wie beim Einsatz des Bordservices als Ersthelfer, entstehen. Zu gewähr-

leisten ist jedenfalls, dass es sich beim Eisenbahnpersonal sowohl um das angestellte als auch das beauftragte Betriebspersonal handeln kann.

Es ist nirgends festgehalten, dass das BMVIT bzw in Teilbereichen der LH die Sicherheitsbehörde ist, dies wäre im Sinne der Klarheit des Gesetzes jedenfalls wünschenswert. Neben der Sicherheitsbehörde (der Sicherheits-RL) fehlen die Definitionen für Hauptbahn, Nebenbahn und die wesentlichen Definitionen der Interoperabilitäts-RL (wie zB TSI).

Zu § 9a

Die Definition der gemeinsamen Sicherheitsziele in der RL (2004/49/EG) Art 3 ist weitreichender als die hier vorgeschlagene nationale Umsetzung. Daher schlägt die BAK vor, den ersten Satz um das Wort „mindestens“ zu ergänzen.

Zu § 9b Abs 2 – Stand der Technik

Bei der Bestimmung des Standes der Technik ist vorgesehen, die „Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen für die zu schützenden Interessen“ als Beurteilungsgrundlage einzubeziehen. Dies wird von der BAK klar abgelehnt, da eine derartige Vorgehensweise eine Fortentwicklung des Sicherheitsniveaus gefährdet. Es wird daher vorgeschlagen, den zweiten Halbsatz im Abs 2 zu streichen.

Zu § 10 - Anrainerrechte

Hier wird der Begriff der Eisenbahnanlagen der neuen Systematik der Unterscheidung zwischen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen angepasst. Da der Begriff sehr weit gefasst ist und daran baurechtliche und entschädigungsrechtliche Folgen geknüpft sind, ist aus Sicht der BAK eine weitere Einschränkung der ohnedies im Eisenbahnrecht schwach ausgeprägten Anrainerrechte zu befürchten.

Zu § 12 Abs 1 bis 3 - Behördenzuständigkeit

Die vorgenommene Neuaufteilung der Behördenkompetenz im Sinne einer Verlagerung zu den Landeshauptleuten birgt die Gefahr unterschiedlicher Vollzugspraxis und setzt im Übrigen eine Verstärkung des Know-How auf Landes- und Bezirksverwaltungsebene voraus, die sich auch in den Personalplänen dieser Behörden niederschlagen muss, wenn nicht insgesamt das Sicherheitsniveau leiden soll. Eine unterschiedliche Vollzugspraxis ist um so mehr zu befürchten als begleitende Rahmenbedingungen in Form von Verordnungen fehlen. Die Kompetenz zumindest bei der Genehmigung für allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete sollte daher ausschließlich beim Ministerium angesiedelt bleiben. Äußerst problematisch insbesondere bei ausländischen Unternehmen ist die Behördenzuständigkeit nach dem Sitz des Unternehmens. Auch für diese sollte generell das Verkehrsministerium zuständig sein.

Zu § 14 – Konzession

Aus Sicht der BAK ist nicht zwingend nachvollziehbar, warum die Unterscheidung zwischen bundeseigenen und anderen Haupt- und Nebenbahnen in Bezug auf die Notwendigkeit des Vorliegens einer Konzession trotz fortschreitender Liberalisierung aufrecht erhalten werden soll. Jedenfalls ist sicherzustellen, dass es für Dritte auch in Zukunft auf

keinem Streckenteil des österreichischen Schienennetzes möglich sein soll, Eisenbahnverkehrsleistungen ohne Konzession zu erbringen. Gegen eine Vereinfachung der Bestimmung über die Verlängerung der Konzessionsdauer in § 14d besteht im Prinzip kein Einwand. Nicht einzusehen ist allerdings, warum diese nicht mehr (auch) auf die Übernahme durch den Bund abstellen soll. Dass dies nicht mehr zeitgemäß sei, ist als Argument keinesfalls zu akzeptieren, denn der Betrieb von Eisenbahnen ist aus Sicht der BAK nach wie vor eine klassische öffentliche (weil, wie im Gesetz mehrfach ausdrücklich festgehalten, gemeinwirtschaftliche) Aufgabe.

Zu § 15c Zi 1 und 3 – Zuverlässigkeit

Für die BAK ist die Abschwächung der Zuverlässigkeitskriterien gegenüber der derzeitigen Fassung, in der Bedenken gegen die Zuverlässigkeit jedenfalls bestehen, wenn gegen den Antragsteller ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen „schwerer oder wiederholter Verstöße“ gegen arbeits- und sozialrechtlicher Pflichten bzw gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht erlassen worden ist, nicht akzeptabel. Der Entwurf spricht nur mehr von „schwerwiegenden Verstößen“ und umfasst damit den Tatbestand der Wiederholung nicht mehr. Diese Einschränkung ist aus Sicht der BAK zudem EU-rechtswidrig, weil auch die RL 95/18 idF 2001/13) in Artikel 6 klar auf „schwere oder wiederholte Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht“ abzielt. Es wird daher gefordert, die geltende Fassung beizubehalten.

Im vorliegenden Entwurf sind nur mit Vorsatz begangene strafbare Handlungen relevant, somit ist grobe und leichte Fahrlässigkeit kein Kriterium der Zuverlässigkeit. Die BAK fordert daher die Aufnahme von Fahrlässigkeitsdelikten in die Zuverlässigkeitskriterien.

Zu § 16 - Verkehrskonzession

Vor dem Hintergrund der Liberalisierung ist aus Sicht der BAK sicherzustellen, dass die in § 16 geregelte Verkehrskonzession keinesfalls ein Anreiz für Dritte sein kann, durch den Erwerb von kleinen Verkehrsunternehmen für den Regional-, Stadt- und Vorortverkehr Zugang zu Haupt- und Nebenbahnen zu erhalten, ohne strengere Bestimmungen (Konzession und Verkehrsgenehmigung) erfüllen zu müssen.

Zu § 19 Abs 4 bis 6 – fehlende Verordnungen

Wie schon oben dargestellt bleibt die Behörde Regelungen im Rahmen Ihrer Verpflichtung zur Erlassung von Verordnungen weiterhin schuldig. In § 19 Abs 4 ist jedenfalls eine Verpflichtung zur Erlassung entsprechender Verordnungen anstelle der Kann-Bestimmung aufzunehmen.

Die BAK fordert im Sinne der transparenten Umsetzung der Richtlinie und zur klaren Anwendung deren Bestimmungen, dass der Bundesminister für Verlehr, Innovation und Technologie unverzüglich alle erforderlichen Verordnungen, insbesondere eine Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sowie eine Eisenbahnverkehrsordnung, worin die Bauart, die ordentliche und sichere Benützung der Bahnanlagen und des Rollmaterials näher bestimmt sowie eindeutig und klar festgelegt werden, erlässt. Zudem ist eine Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals und der Betriebsbediensteten samt Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie Aus- und Weiterbildungskriterien (Inhal-

te, Dauer, Prüfung) und die dazu erforderlichen physischen und psychischen Voraussetzungen zu erlassen. Weiters fordert die BAK, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Gestaltung des nationalen rechtlichen Rahmens entsprechend den Vorgaben der Richtlinie alle Beteiligten und Betroffenen einschließlich Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern – wie in der RL vorgeschrieben - einbezieht. Bloße Verzeichnisse über technische Vorschriften (§ 19 Abs 6) können nicht die überfälligen Verordnungen ersetzen.

Zu § 19 c – Meldepflicht bei Unfällen und Störungen

Wie bereits weiter oben erwähnt, scheinen die in Art 25 (2) und (3) der Sicherheitsrichtlinie enthaltenen Empfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle an die Sicherheitsbehörde bzw die zu setzenden Maßnahmen im vorliegenden Gesetzesentwurf nicht auf und wären – sinnvollerweise an dieser Stelle - aufzunehmen.

Zu § 21 – Betriebsleiter

„Verantwortlich“ für die Einhaltung der Sicherheitsstandards sind der Arbeitgeber (Eisenbahnunternehmen) bzw seine leitenden Organe (Vorstand, Geschäftsführung). Der Begriff „verantwortlicher Betriebsleiter“ ist daher durchgehend auf „Betriebsleiter“ zu korrigieren.

Zu § 22 – Tarif, Fahrplan

Im Sinne einer verkehrspolitischen Anregung, verweist die BAK darauf, dass die Ausrichtung auf ein „bedarfsgerechtes“ Angebot an Eisenbahnverkehrsleistungen dazu führen kann, dass kaum Anstrengungen hinsichtlich angebotsfördernder Nachfrageerhöhungen unternommen werden. Zumindest in den Verkehrsdienstverträgen zwischen den Bestellern und den Anbietern öffentlicher Verkehrsdienstleistungen sollte aus Sicht der BAK klar festgehalten werden, dass alle Anstrengungen unternommen werden müssen, um alle Möglichkeiten zur Erhöhung der Fahrgastzahlen auszuschöpfen.

Zu § 28 und 29 – Betriebseinstellung, Auflassung einer Eisenbahn

Hier werden die Bestimmungen im Zusammenhang mit Betriebseinstellung und Auflassung von Eisenbahnstrecken erleichtert, was aus Sicht der BAK die Gefahr der Einstellung von Nebenbahnen erhöht und daher abgelehnt wird.

Zu § 30 – Eisenbahnaufsichtsorgane

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist die Übertragung zentraler hoheitlicher Kontroll- und Überwachungsaufgaben auf die Unternehmen des Eisenbahnsektors aus Sicht der BAK nicht EU-konform und wird klar abgelehnt. Die BAK fordert, dass wie in der Richtlinie vorgesehen und in anderen Mitgliedstaaten praktiziert, die Sicherheitsbehörde personell und technisch so ausgerüstet wird, dass sie selbst in der Lage ist, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs entsprechend zu kontrollieren und die Einhaltung der Gesetze durchzusetzen. Während dies im Straßenverkehr außer Zweifel steht, soll offensichtlich im Schienenverkehr die Durchsetzung von Sicherheit und Ordnung schlicht eingespart bzw an die zu Kontrollierenden ausgelagert werden. Die hier vorgeschlagene Konstruktion ist

darüber hinaus auch völlig unausgegoren und droht zu Lasten jener Bediensteten zu gehen, die als Eisenbahnaufsichtsorgane agieren sollen. Zur Absicherung der Bediensteten in diesem Bereich sind jedenfalls klare Vorgaben in Bezug auf deren Verantwortlichkeit gegenüber der Behörde zu treffen und insbesondere auch Amts- und Organhaftungsfragen zu regeln. Die Aus- und Weiterbildung sowie die Konkretisierung der Befugnisse der Organe sind im Verordnungsweg zu regeln, eine entsprechende Verordnungsverpflichtung ist im Gesetz zu normieren.

Zu § 31a, § 32a und § 33a – eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

In den genannten Bestimmungen wird vorgesehen, dass dem Antrag auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bzw. eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung bereits ein Gutachten beizugeben ist, in dem die Einhaltung des Stands der technischen Entwicklung unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes bescheinigt wird. Die BAK spricht sich strikt gegen eine Umgehung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im eisenbahnrechtlichen Verfahren aus und verlangt, dass das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wie bisher als Partei des Verfahrens gemäß § 15 VAIG zur Stellungnahme eingebunden werden muss. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die angeführten Genehmigungen nach dem geltenden Arbeitnehmerschutzrecht überhaupt nicht erteilt werden dürfen, wenn Arbeitnehmerschutzbestimmungen nicht eingehalten sind. Der Einschluss der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes in die Gutachten ist daher ersatzlos zu streichen.

Zu § 31b Zi 3 - Bauentwurf

Hier wird nur von „erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung“ gesprochen, klarere Spezifizierungen hinsichtlich Lärmschutz, Gewässerschutz bzw. Umweltschutz allgemein oder Schutz der Gesundheit der Anrainer fehlen. Die Formulierung bleibt somit völlig unbestimmt und lässt einen zu großen Interpretationsspielraum. Die BAK fordert daher, dass einerseits das Wort „erheblich“ gestrichen wird und andererseits eine Formulierung gewählt wird, die einen umfassenden Schutz der Gesundheit und der Umwelt gewährleistet.

Zu § 35 Abs 5 – Genehmigungsfreie Vorhaben

Die BAK fordert die Streichung der Zi 7 (Sonderfahrten, die nicht regelmäßig und nur für einen begrenzten Teilnehmerkreis mit ausländischen Schienenfahrzeugen stattfinden).

zu § 37a Abs 2 Zi 2 – Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens

Die in der geltenden Fassung im § 17a Zi 10 und 11 enthaltenen Angaben zu Fahrzeugen und Personal sind hier aufzunehmen und durch Nachweise im Zusammenhang mit den Vorkehrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen der Behörde vorzulegen. Die Angaben zu den verschiedenen Kategorien der Eisenbahnbediensteten sind – gemäß den Vorgaben der Richtlinie - zu konkretisieren. Insbesondere ist sicherzustellen, dass jegliches Personal (zB auch Leasingpersonal) einbezogen wird.

Zu § 37b Abs 2 – Ausstellung von Bescheinigungen

Es erscheint nicht nachvollziehbar, warum die gegenständlichen Bescheinigungen bzw. Sicherheitsgenehmigungen, wenn sie spätestens vier Monate vor Ablauf der Gültigkeit eingereicht werden, grundsätzlich „ohne weitere Ermittlungen“ verlängert werden sollen. Absatz 2 Zi 1 der genannten Bestimmung ist daher ersatzlos zu streichen.

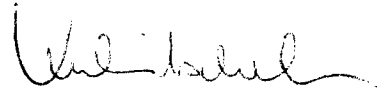
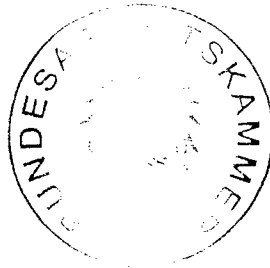
Zu § 124 - Strafbestimmungen

Obwohl der Entwurf eine Ausweitung der Tatbestände für Verwaltungsübertretungen vorsieht, bestehen keine, wie die Sicherheitsrichtlinie es vorsieht, wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckend hohen Sanktionen. Außerdem werden Verstöße gegen Schutzvorschriften gemäß § 47 mit einer Geldstrafe von 726,-- Euro geahndet, während eine Verwaltungsübertretung mit einer Geldstrafe bis zu 7.000,-- Euro, im Wiederholungsfall bis zu 10.000,-- Euro zu bestrafen ist, wenn kein Schienenfahrzeugregister erstellt wird (siehe § 127 Abs 2). Aus Sicht der BAK sind jedoch Sicherheitsverstöße zumindest wie Konzessionsverstöße zu bestrafen und daher die Strafraumen entsprechend zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
iV des Direktors