

**Wilhelm Haberzettl** | **Vorsitzender**

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2  
1030 Wien

**Gewerkschaft der Eisenbahner**  
Margaretenstraße 166  
A – 1050 Wien

Telefon: +43(0)1/546 41-500  
Fax: +43(0)1/546 41-504

Basa (Tel.): 880/2340-500  
Basa (Fax): 880/2340-504

wilhelm.haberzettl@eisenbahner.at  
www.eisenbahner.at

Wien, am 28. Mai 2003

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

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Gewerkschaft der Eisenbahner nimmt zum o.a. Entwurf wie folgt Stellung.

### Allgemeine Vorbemerkungen

Das (Sicherheits-) Konzept welches dem vorliegenden Gesetzesentwurf zu Grunde liegt weist aus Sicht der Gewerkschaft erhebliche Mängel und Regelungslücken auf. Der Gesetzesentwurf geht offenbar davon aus, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen sich selbst die Anforderungen an rollendes Material, technische Voraussetzungen und Aus- und Weiterbildung vorgeben sowie auch selbst die Einhaltung dieser Anforderungen überprüfen. Dementsprechend enthält der Gesetzesentwurf kaum oder keine inhaltliche Anforderungen unter welchen Bedingungen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Betrieb aufnehmen und fortführen darf. Nach Auffassung der Gewerkschaft der Eisenbahner ist es notwendig, von Seiten des Gesetzgebers klar die Erfordernisse festzulegen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erfüllen muss, um als solches tätig zu sein. Dies betrifft insbesondere die Fragen der Gleichwertigkeitsprüfung in § 14, die Bestimmungen des § 17a, sowie die Bestimmungen über die Überwachung durch den Betriebsleiter.

Ein weiterer Mangel des Gesetzes ist, dass auf Umwelt, sozialpolitische und vor allem verkehrspolitische Aspekte keine Rücksicht genommen wird.

Durch die zwingende Installation einer zusätzlichen Stelle zur Zuweisung von Trassen wird der Bürokratieaufwand erhöht und die Flexibilität bei der Vergabe eingeschränkt.

Mögliche Synergieeffekte - aller an der Schiene beteiligten Akteure - bei der Fahrplanerstellung und Netzplanung, sowie der technischen Abstimmung des Personals können nicht mehr genützt werden.. Internationale Beispiele zeigen, dass die Trassenzuweisung durch integrierte Eisenbahnunternehmen EU-konform und diskriminierungsfrei erfolgen kann. Darüber hinaus steht die im Gesetzestext konkret verankerte Nennung einer Stelle für die Zuweisung von Trassen, im Widerspruch zu den gerade im Sicherheitsbereich zu allgemein formulierten Grundanforderungen für einen sicheren Betrieb auf der Schiene.

### Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

#### **Zu §14 Abs. 5**

Die vom Gesetz angestrebte Erleichterung für Eisenbahnverkehrsunternehmen die nur Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vororteverkehr, oder nur regionale Güterverkehrsleistungen erbringen, stellt aus sicherheitstechnischer Sicht keine geeignete Abgrenzung dar. Da dieser Regionalverkehr auch teilweise im Mischbetrieb stattfindet, ist es aus sicherheitstechnischer Sicht notwendig diesem Regionalverkehr auch alle Vorgaben aufzuerlegen, die für die gemeinsame Benutzung einer Strecke im regionalen und überregionalen Verkehr notwendig sind. Als Alternative sehen wir die Einschränkung für den Betrieb mit einer Konzession nach § 17 (2a) nur gerechtfertigt bei klar abgegrenzten Inselbetrieben.

#### **Zu § 14 Abs. 6**

Die Überprüfung der Gleichwertigkeit von Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen im europäischen Raum wird zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des liberalisierten Eisenbahnbetriebes immer wichtiger werden. Es ist daher über den Gesetzesentwurf hinaus festzulegen, welche Voraussetzungen vorliegen müssen, damit die Gleichwertigkeit angenommen werden kann, wobei für die Erfüllung jedenfalls die Kriterien heranzuziehen sind, die auch ein inländisches Eisenbahnverkehrsunternehmen erfüllen muss. Ein gegenseitiges Meldeverfahren samt Einzelprüfungen ist daher unumgängliche Notwendigkeit damit es nicht zum sicherheitstechnischen Dumping auf Österreichs Schienen kommt.

#### **Zu § 17 Abs. 2a**

Im § 17 2a ist auch für die Konzession zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vororteverkehr oder zur Erbringung von regionalen Güterverkehrsleistungen analog zu den Bestimmung § 17 a Ziff. 10 die Verpflichtung zur Vorsorge der Haftpflicht durch Versicherung oder andere geeignete Maßnahmen aufzunehmen.

#### **Zu § 17a**

Wie auch schon eingangs erwähnt, fällt in dieser Bestimmung auf, dass die kaufmännischen Kriterien sehr genau umschrieben werden. Die Kriterien zur Beurteilung des rollenden Materials zur fachlichen Qualifikation des Personals aber nur unzureichend umschrieben sind und die allgemeine Verordnungsermächtigung nach § 19 (5) allein nicht ausreicht.

Ergänzend zu § 17a sollten noch folgende in Artikel 12 der Richtlinie 2001/13 vorgesehene Anforderungen aufgenommen werden. Nachweis des Antragstellers

- inwiefern Bestimmungen betreffend Gesundheit, Sicherheit, Sozialbedingen sowie Rechte der Arbeitnehmer und Verbraucher und
- Anforderungen zum Nutzen oder Schutz der Verbraucher die für sämtliche Unternehmen des betreffenden Eisenbahnsektors gelten

erfüllt werden.

Völlig fehlen Übergangsbestimmungen für die Anerkennung der derzeitigen Genehmigung nach § 17 2a auf § 17a.

#### **Zu § 17c Ziff. 3**

Lediglich als Klarstellung sollte in § 17c Ziff. 3 aufgenommen werden, dass auch Verstöße gegen die in lit. a) bis c) aufgezählten Bestimmungen außerhalb Österreichs bei der Überprüfung der Zuverlässigkeit zu berücksichtigen sind.

#### **Zu § 17f Abs. 5**

§ 17f Abs. 5 wäre dahingehend zu ergänzen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Genehmigung nach § 14 Abs. 6 zu widerrufen und dies der Behörde des anderen Staats mitzuteilen hat, wenn anlässlich der Erbringung von Verkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel daran bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung nicht mehr vorliegen.

#### **Zu § 57**

Zur Verhinderung, dass das Infrastrukturunternehmen nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassene Unternehmen auch ihr Streckennetz benutzen lassen, ist § 57 dahingehend abzuändern, dass „der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach § 56 ausschließlich“ den im § 57 aufgezählten Unternehmen zu gestatten ist.

**Zu § 61, 62 und 72**

Das in den genannten Bestimmungen festgelegte Verfahren zur Zuweisung von Trassen sowie die Möglichkeit die Schienen-Control Kommission im Streitfall anzurufen, wahren nicht ausreichend die Rechte Dritter. Im Fall eines Rechtsstreites über die Trassenzuweisung ist durch die vorliegenden Bestimmungen nicht garantiert, dass allen Beteiligten rechtliches Gehör gewährt wird. Die Zuweisung der Trassen, etwa durch Bescheid sowie die Sicherstellung der Einbindung aller Beteiligten im Streitverfahren, ist daher aus Sicht der Gewerkschaft der Eisenbahner neu zu überdenken.

**Zu § 62 Abs. 2**

Wie schon in der Vorbemerkung dargestellt, geht die Formulierung des § 62 weit über die EU-Richtlinie hinaus und nimmt damit mögliche Konstellationen bei der Trassenzuweisung vorweg, ohne die schon eingangs erwähnten Synergieeffekte zu berücksichtigen. Bedenklich erscheint auch, dass ein Unternehmen, nämlich die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH, vor allen anderen als besonders geeignet für die Zuweisung betrachtet wird.

**Zu § 63 Abs. 1**

Aus verkehrspolitischer Sicht sollten die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste, wie auch in der bisherigen Fassung des § 64 vorgesehen, vorrangig berücksichtigt werden. Die Formulierung des § 64 alte Fassung wäre daher zu übernehmen.

**Zu § 63 Abs. 2**

Diese Bestimmung verstehen wir dahingehend, dass der Zugangsberechtigte die Zugtrasse selbst benutzt. Sollte er sich ausnahmsweise teilweise Leistungen anderer Eisenbahnunternehmen bedienen, so hat er dies der Zuweisungsstelle bzw. dem Infrastrukturbetreiber zu melden und dies auch zu begründen. Eine dementsprechende Klarstellung im Gesetz ist notwendig.

**Zu § 65b Abs. 2**

Gemäß Artikel 7 der Richtlinie EU 2001/14 kann das Wegeentgelt geändert werden um den Kosten von umweltbezogenen Auswirkungen auf Grund des Zugbetriebes Rechnung zu tragen. Diese Bestimmung der Richtlinie sollte in § 65 b Abs. 2 insofern Eingang finden, als ökologisch und fahrwegschonender Betrieb durch elektrische Traktion und oberbaufreundliche Lokfahrgestelle bei der Trassenzuweisung und der Entgeltbemessung der Vorzug zu geben ist.

**Zu § 113 Abs 5 bzw § 94 (5)**

Wir verweisen an dieser Stelle, wie in unserer Stellungnahme vom 19. Juni 2001 an das BMVIT zum Bundesgesetz über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bereits angeführt, nochmals daraufhin, dass wir die Übertragung der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringen von Interoperabilitätskomponenten auf die Bezirksverwaltungsbehörde, für nicht zielführend erachten. Durch diese Maßnahme ist eine wirksame Kontrolle, die nicht nur in einer anlassbezogenen Missbrauchsaufsicht bestehen kann, zur Einhaltung dieses Gesetzes in Frage gestellt. Diese systemwidrige Regelung wäre daher zu streichen.

**Schlussbemerkung**

Im Bewusstsein, dass in den vorliegenden Gesetzesentwurf lediglich die Anforderungen der Europäischen Union durch die Schienenliberalisierung in den Gesetzestext eingearbeitet werden sollten, besteht jedoch über diese notwendige Anpassung hinaus Änderungsbedarf in einigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes.

**Zu § 21 und § 107**

Zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes ist es nach Auffassung der Gewerkschaft der Eisenbahner - wie sie dies auch schon in ihrer Stellungnahme zur Eisenbahnverordnung angeführt hat - notwendig, dass die Verantwortung für die Einhaltung sicherheitsrelevanter Bestimmungen beim Vorstand als außenvertretungsbefugtes Organ der Gesellschaft angesiedelt ist. Nur so ist gewährleistet, dass für Maßnahmen welche zur Aufrechterhaltung oder Herstellung eines sicheren Eisenbahnbetriebes notwendig sind, auch die notwendige Anordnungsbefugnis besteht. Die Gewerkschaft der Eisenbahner fordert daher den Begriff „verantwortlich“ im Zusammenhang mit dem Betriebsleiter zu streichen.

**Zu § 125**

Die Verwaltungsstrafen im Eisenbahngesetz erscheinen insofern unausgewogen als wirtschaftliche Verstöße strenger geahndet werden als solche gegen Sicherheit und Ordnung. Gänzlich fehlen Strafbestimmungen wegen Verstößen gegen die Auflagen gem. § 17a (Verkehrsgenehmigung). Die Gewerkschaft der Eisenbahner fordert daher ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Delikten herzustellen.

Im Sinne einer sicheren und ordnungsgemäßen Abwicklung des Eisenbahnbetriebes ersuchen wir um Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für weitere detaillierte Gespräche stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Haberzettl', written in a cursive style.

(Wilhelm Haberzettl)