



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Dr. Alexander Funk

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Fachverband der Schienenbahnen
Wiedner Hauptstraße 63
A-1045 Wien
T 05 90 900-3165 | F 05 90 900-242
E schienenbahnen@wko.at
W www.schienenbahnen.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

02. November 2009

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

Sehr geehrter Herr Dr. Funk,

der Fachverband der Schienenbahnen bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 und des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes und nimmt wie folgt Stellung:

Allgemeines:

Grundsätzlich sollte der Anwendungsbereich für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen in § 125 deutlicher formuliert werden. Aus der Formulierung des Anwendungsbereiches im Abs 1 ist nicht eindeutig erkennbar, für wen konkret die Bestimmungen des 9. Teils des Entwurfes Anwendung finden sollen. Auch die Erläuterungen geben keine genaue Auskunft darüber, ob nur Haupt- und vernetzte Nebenbahnen oder aber auch nicht-öffentliche Eisenbahnen, Schmalspurbahnen, Straßenbahnen unter den Anwendungsbereich fallen könnten.

Im Sinne einer richtliniennahen Umsetzung ersuchen wir den Anwendungsbereich der gegenständlichen Regelungen entsprechend der RL 2007/59/EG mit allen Ausnahmemöglichkeiten (Art. 2) zu formulieren.

So wie es die RL 2007/59/EG im Art. 2 Abs 3 vorsieht, sollten die dort genannten Ausnahmemöglichkeiten für Untergrundbahnen, Straßenbahnen usw. unbedingt klargestellt werden und diese ausdrücklich und unmissverständlich im nationalen Gesetz verankert werden.

Aufgrund der massiven finanziellen Auswirkungen für sogenannte „Mischbetriebe“ (Tram-Train gemäß EU) ist es notwendig von den im Art. 2 Abs 3 lit a und b genannten Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch zu machen. Die Triebfahrzeugführer mehrerer Mitgliedsunternehmen fahren im Personenverkehr ausschließlich auf dieser einen - wenn auch vernetzten - aber klar abgegrenzten Infrastruktur nach eigenen Vorschriften und genehmigten Ausbildungsrichtlinien. Eine Ausnahme vom Geltungsbereich der EU-RL Art 2 Abs 3 erscheint hier zulässig.

Zu den einzelnen Punkten:

ad § 1h

Die Begriffsbestimmung des hinzuzufügenden § 1h („Grenzüberschreitender Personenverkehr“) weicht in der Formulierung von den Begriffsbestimmungen des gültigen § 1g (Internationaler Güterverkehr) ab. Im letzten Satz weicht die Wortwahl ohne ersichtlichen Grund von der Wortwahl des § 1g ab („zusammengesetzt“ statt „erweitert“, „getrennt“ statt „geteilt“, „Zugteile“ statt „Zugabschnitte“, „Ursprungs- und Zielorte“ statt „Abfahrts- und Bestimmungsorte“). Diese Abweichung in der Wortwahl erzeugt Unklarheit, ob auch Abweichendes gemeint ist.

Nicht ersichtlich ist, warum ein grenzüberschreitender Personenverkehr in die Schweizer Eidgenossenschaft, die nicht Mitglied des EWR ist, in der gegenständlichen Begriffsbestimmung nicht umfasst ist.

Die RL 2007/58/EG definiert den „Personenverkehrsdienst“, nicht den „Personenverkehr“. Es ist vorerst nicht ersichtlich, warum der Bundesgesetzgeber diesen anderen Begriff definiert. Um Auslegungsschwierigkeiten zu vermeiden, könnte anstelle oder zusätzlich (z.B. in einem Absatz 2 oder einem § 1i) zum „Personenverkehr“ eben der „Personenverkehrsdienst“ begrifflich festgelegt werden. Diesfalls wären auch die §§ 57 und 57b, wo der Begriff verwendet wird, anzupassen.

ad § 21 b

In § 21 b Abs. 1 und 2 wird der Ausdruck „Suchtgift“ verwendet; in der österreichischen Rechtsordnung ist mittlerweile der Begriff Suchtmittel üblich und sollte zur Vermeidung von Unklarheiten verwendet werden.

ad § 21 c

Grundsätzlich wird die **Vereinheitlichung von Regelungen**, die für alle Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen **gemeinsame Standards** schafft, um Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, begrüßt.

Jedoch sind im Abs. 1 Z. 1 für die genannten Tätigkeiten zwei Prüfungen für die Eisenbahnbediensteten vorgesehen, nämlich durch das EVU oder den Betreiber einer Schuleinrichtung selbst und in weiterer Folge durch (zumindest) einen sachverständigen Prüfer, wobei beide die erforderliche Eignung feststellen. Es wäre zweckmäßiger, wenn die Prüfer der Eisenbahnunternehmen gleichzeitig als staatlich autorisierte Prüfer auftreten können, um die Feststellung der notwendigen Kenntnisse nur einmal durchführen zu müssen. Insofern möge der vorgeschlagene Gesetzestext näher präzisiert bzw. abgeändert werden.

Zu Abs. 1 Z. 6 wird angemerkt, dass die Zuständigkeit zur Führung eines solchen Registers nicht geregelt ist und nach dem Wortlaut auch nicht im Verordnungswege geregelt wird.

ad § 64

Mit diesem Gesetzesentwurf soll die RL 2007/58/EG umgesetzt werden.

Es ist nicht ersichtlich, warum nur Art. 17 Abs. 5 der RL 2001/14/EG in der Fassung der RL 2007/58/EG (vergleiche die Anmerkung zu Z 17 der Erläuterungen!), nicht aber Art. 17 Abs. 5a derselben RL in Bundesrecht umgesetzt wird.

Art. 17 Abs. 5a der RL 2007/58/EG erlaubt im letzten Unterabsatz, dass ein erster, einmal verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von 5 Jahren mit Antragstellern, die vor dem 1. Januar 2010 Dienste betreiben, geschlossen werden kann, um den besonderen Investitionen oder dem Bestehen von rechtlichen Verträgen Rechnung zu tragen.

Diese Bestimmung der zitierten Richtlinie findet sich nicht im vorgelegten Vorschlag zur Eisenbahngesetznovelle. Unsere Mitgliedsunternehmen sind als Anbieter von Diensten vor

dem 1. Januar 2010 in hohem Maße von der Änderung dieser Gesetzesstelle betroffen, weshalb wir mit Nachdruck die entsprechende nationale Umsetzung dieser Bestimmung fordern. Es wird darauf hingewiesen, dass die RL 2007/58/EG bis zum 4.6.2009 umzusetzen ist und daher, sofern keine innerstaatlichen Regelungen geschaffen wurden, diese unmittelbar gelten, da Art. 17 Abs. 5a auch hinreichend genau definiert ist.

§ 64 Absatz 5 erster Satz sollte zur Klarstellung wie folgt gefasst werden:

„Rahmenregelungen sollen auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit, jedoch längstens um fünf Jahre verlängert werden“.

ad §§ 124 bis 161 (9. Teil)

Allgemeines:

Der vorliegende Entwurf führt zwar zur allgemeinen Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2007/59/EG in ein nationales Gesetz, es fehlen aber konkrete Festlegungen für die praktische Umsetzung. Weiters wurden von der Richtlinie abweichende Bestimmungen festgelegt, die zu einer Verkomplizierung des Ausstellungsverfahrens bzw. der Voraussetzungen zur Erlangung einer Fahrerlaubnis und Bescheinigung führen.

Es gibt keinen Hinweis auf das Gemeinschaftsmodell für Fahrerlaubnis und Bescheinigung, wie es von der ERA erarbeitet wurde.

Unserer Ansicht nach dürfen die Voraussetzungen für die Erlangung einer Fahrerlaubnis nicht von den Voraussetzungen zum Erwerb einer Bescheinigung entkoppelt gesehen werden. In der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer (Tfzf) sollte keine Abgrenzung der Fachkenntnisse und Anforderungen über die Anhänge IV bis VI der Richtlinie vorgenommen werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

ad § 125 - Anwendungsbereich (siehe auch unter Allgemeines)

Aus der Formulierung des Anwendungsbereiches im Abs 1 ist nicht eindeutig erkennbar, für wen konkret die Bestimmungen des 9. Teils des Entwurfes Anwendung finden sollen. Auch die Erläuterungen geben keine genaue Auskunft darüber, ob nur Haupt- und vernetzte Nebenbahnen oder aber auch nicht-öffentliche Eisenbahnen, Schmalspurbahnen, Straßenbahnen unter den Anwendungsbereich fallen könnten.

Im Sinne einer richtliniennahen Umsetzung fordern wir daher den Anwendungsbereich der gegenständlichen Regelungen entsprechend der RL 2007/59/EG mit allen Ausnahmemöglichkeiten (Art. 2) zu formulieren.

So wie es die RL 2007/59/EG im Art. 2 Abs 3 vorsieht, sollten die dort genannten Ausnahmemöglichkeiten für U-Bahnen, Straßenbahnen, Netzen, die funktional vom übrigen Eisenbahnsystem getrennt sind usw. unbedingt klargestellt werden und diese ausdrücklich und unmissverständlich im nationalen Gesetz verankert werden.

Aufgrund der massiven finanziellen Auswirkungen für sogenannte „Mischbetriebe“ (Tram-Train gemäß EU) ist es notwendig von den im Art. 2 Abs 3 lit a und b genannten Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch zu machen. Die Triebfahrzeugführer mehrerer Mitgliedsunternehmen fahren im Personenverkehr ausschließlich auf dieser einen - wenn auch vernetzten - aber klar abgegrenzten Infrastruktur nach eigenen Vorschriften und genehmigten Ausbildungsrichtlinien. Eine Ausnahme vom Geltungsbereich der EU-RL Art 2 Abs 3 erscheint hier zulässig. Gerne übermitteln wir zu Fragen der Auslegung des Geltungsbereiches ein Rechts-

gutachten (Anlage), dass insbesondere auf den Seiten 1-9 die Ausnahmemöglichkeiten für die RL 2004/49 EG untersucht. Die Ergebnisse erscheinen uns auch für die vorliegende RL-EG verwertbar.

Die Personentriebfahrzeuge z.B. der WLB können aufgrund der unterschiedlichen Spannungssysteme und der unterschiedlichen Radreifen nicht auf das Netz der ÖBB übergehen - so dass eine Vernetzung im diesem Sinne nicht vorliegt.

Die TriebfahrzeugführerInnen im Personenverkehr fahren daher ausschließlich auf der klar abgegrenzten - wenn auch vernetzten Infrastruktur nach eigenen Vorschriften und genehmigten Ausbildungsrichtlinien.

Im Sinne der oben gemachten Anmerkungen zum Anwendungsbereich müsste auch Abs 3 des § 125 überdacht werden, denn wie und in welcher Form das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bestimmte lokale Betriebsbereiche von Eisenbahnen festlegen soll, innerhalb derer das Führen und Bedienen eines Tzf nicht in den Geltungsbereich der Bestimmungen des EisbG fällt, bleibt offen (auch die Erläuterungen geben dazu keine Auskunft).

ad § 126 Abs. 2 - Voraussetzung zum Führen eines Triebfahrzeuges

Die derzeit vorgeschlagene Regelung in § 126 Absatz 2 würde zukünftig ausschließen, dass Tzf von Bahnbauunternehmen ohne vollständige Ausbildung (auch mit Spezialfahrzeugen) auf dem Netz Instandhaltungsarbeiten durchführen könnten. Um dies weiterhin zu ermöglichen, ist es erforderlich, im § 126 Abs. 2 nach der Ziffer 5 eine Ziffer 6 mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

„6. Fahrten für Instandhaltungszwecke des Eisenbahninfrastrukturunternehmens“.

ad § 131 - Antragsunterlagen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis

Es fehlt eine Regelung, wer zur Antragstellung berechtigt ist. Gem. Art. 14 der RL sind alle Anträge auf Erteilung der Fahrerlaubnis vom Bewerber selbst oder von einer Stelle in seinem Namen bei der zuständigen Behörde einzureichen.

Im Sinne einer praktikablen Lösung sollte es möglich sein, dass das Eisenbahnunternehmen, bei dem der Bewerber beschäftigt ist, die Antragstellung vornehmen kann und eine solche Formulierung in das Gesetz aufgenommen wird.

ad §§ 131 Z 5, 134, 144 Abs. 2, 145, 146, 148 bis 150 - Gutachten

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eigene Gutachten für den Nachweis über das Vorhandensein der allgemeinen, schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse erstellt und vorgelegt werden müssen. Es sollte die Vorlage der Zeugnisse über die von den bestellten sachverständigen Prüfern abgenommenen Prüfungsergebnisse ausreichen. Auch in der Richtlinie ist nur die Rede vom Nachweis abgelegter Prüfungen.

ad § 139 - Überprüfungen Fahrerlaubnis

Der regelmäßige Nachweis der arbeitspsychologischen Eignung ist durch die Richtlinie nicht gefordert, d.h. § 139 Abs. 2 ist zu streichen.

ad § 141 ff - Bescheinigung

Hier ist eine Klarstellung wünschenswert, ob es sich bei der genannten Bescheinigung um einen neu zu erfindenden Ausweis handelt, oder ob die derzeit existierenden „Berechtigungsbescheinigung zum Führen von Triebfahrzeugen“ als solche Bescheinigungen weiterhin ausgestellt werden können.

ad § 151 - Ausbildungsmethode

Unklar ist, wer die Abschlussprüfungen abnimmt. (Sind das die gem. § 148 Abs.1 bestellten sachverständigen Prüfer?)

ad § 152 - Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

Für die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr betreffend den Betrieb von Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen scheint eine gesonderte Übergangsregelung erforderlich, widrigenfalls der Umstand eintreten könnte, dass vertraglichen Verpflichtungen der Ausbildungsbetriebe nicht nachgekommen werden kann. Kurse bzw. Ausbildungen werden bis zu sechs Monate vor Kursbeginn angeboten - sollte die Genehmigungspflicht zwischenzeitig in Kraft treten, findet sich hier eine Unsicherheit für die Ausbildungseinrichtungen, sollte sofort eine Genehmigung vorzulegen sein.

ad 6. Hauptstück und 7. Hauptstück - Register

Die Register sollen in Europa einheitlich aussehen. Dafür sind konkrete Vorgaben erforderlich. Im § 156 Abs. 2 fehlt die Definition, an wen die Kostenbeiträge verrechnet werden.

Über den vorliegenden Entwurf hinaus werden folgende Änderungen im **Eisenbahngesetz** angeregt bzw. vorgeschlagen:

ad § 11

Zu § 11 EisbG wird im Interesse eines effektiven Rechtsschutzes vorgeschlagen, ein Antragsrecht der Eisenbahnunternehmen in laufenden Verfahren anderer Verwaltungsbehörden vorzusehen, welchem ex lege eine Unterbrechungswirkung auf die betroffenen Verwaltungsverfahren zukommt. In diesem Zusammenhang wäre klarzustellen, dass etwa bei bereits erfolgter Erlassung eines Bescheides durch eine andere Behörde auch einem mit einem Antrag des Eisenbahnunternehmens gem. § 11 EisbG verbundenen Rechtsmittel bis zur Entscheidung durch das BMVIT aufschiebende Wirkung zukommt. In verfahrensrechtlicher Hinsicht wäre weiters klarzustellen, dass dieser Antrag direkt beim BMVIT eingebracht werden kann.

ad § 12

Die sich ergebende zweifache Behördenzuständigkeit bei Anschlussbahnen (BMVIT oder LH für Verknüpfungseinrichtungen, BH für eigentliche AB) ist äußerst negativ zu bewerten.

Zwei gesonderte Genehmigungsverfahren für die Errichtung einer Anschlussbahn verzögern und verteuern den Projektablauf zur Errichtung wesentlich. Auch vor dem Hintergrund der in jedem der Genehmigungsverfahren den Anträgen beizufügenden Gutachten (s. u. zu § 31a) und vor allem angesichts der ohnedies recht hohen „Eintrittsbarriere“ der Errichtungskosten für eine Anschlussbahn stellt sich eine weitere Verteuerung von Anschlussbahnerrichtungen als kontraproduktiv dar.

Die mit dem Deregulierungsgesetz vorgenommene Neuaufteilung der Behördenkompetenzen hat mangels gleichzeitig geschaffener Rahmenbedingungen (Verordnungen), im Besonderen im Bereich der Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden und Landeshauptleute, eine unterschiedliche Vollzugspraxis ergeben.

Die Befürchtungen, dass auch im Eisenbahnwesen eine dem Bauwesen vergleichbare Situation entsteht, nämlich eine von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche Bauordnung, scheint sich zu bewahrheiten. Dies ist im Eisenbahnwesen besonders bedenklich, da Eisenbahnen bundesländerweise übergreifend betrieben werden. Der österreichweite Einsatz von Schienenfahrzeugen wird dadurch erschwert und verteuert.

Weiters sind im Hinblick auf den Mangel an Sachverständigen bei den Bezirksverwaltungsbehörden erhebliche Verzögerungen in der Verfahrensabwicklung zu befürchten.

Es wird eine grundsätzliche Verschiebung aller Zuständigkeiten zum BMVIT mit transparenten Ausnahmen möglichst auf Basis von Bahnkategorien (Neben- und Anschlussbahnen, Straßenbahnen, Materialbahnen) zugunsten der Länder empfohlen.

ad § 19a

Überlegt werden sollte die Aufzählung um „Sachverständige“ zu ergänzen bzw. § 40 zu ergänzen.

ad § 20 - Abhandlung von straßenbaurechtlichen Genehmigungen im EB-Verfahren:

Es sollten auch die straßenbaurechtlichen Genehmigungen im Zuge der eisenbahnrechtlichen Verfahren abgehandelt werden (dort, wo bei Überführungen/Unterführungen bisher getrennte Verfahren notwendig waren).

Dies soll analog zu den wasserrechtlichen Belangen, die in der Regel auch z.B. bei Regulierungen, Ersatzmaßnahmen gem. § 20 betreffen, erfolgen. Für die eisenbahntechnische Beurteilung der Eisenbahnanlage (z.B. Brückenobjekt) muss ein straßenbautechnisch ausgereiftes Projekt vorliegen, welches auch für die straßenbautechnische Genehmigung ausreicht. (Verordnungen von Verkehrszeichen, § 90-Genehmigungen etc. sollten wie bisher bei den Bezirksverwaltungsbehörden bleiben). Dadurch könnten neben einer Einsparung bei der Verwaltung durch Reduzierung der Verfahren auch Kosten durch Zeiteinsparung sowie bei Auflagen durch Vermeidung von Mehrfachbegutachtungen vermieden werden.

Darüber hinaus wird die Antragstellung durch die ÖBB klargestellt, da nach den Straßengesetzen eigentlich der Straßenerhalter für den Antrag zuständig ist, wodurch ggf. auch Probleme bei der Enteignung eintreten könnten.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass bei der Wiederherstellung umzulegender Anlagen wegen der damit regelmäßig verbundenen Problematik des Tausches von Neu gegen Alt auch auf Gesetzebene ein Vorteilsausgleich vorgesehen werden sollte.

ad § 23

Unstimmigkeit im Verhältnis zu § 22: dort Wegfall der Beförderungs- und Tarifpflicht im Güterverkehr, hier die Verpflichtung zur Einrichtung eines durchgehenden Tarifes ausdrücklich auch für die Beförderung von Gütern. Im Zeitalter der Liberalisierung wird sich immer mehr die Frage stellen, welches EVU und vor allem wie weit jedes EVU damit verpflichtet werden soll.

ad § 24:

Die Verweise auf die EG-Verordnungen sind zu überholt. Die VO 1191/69/EWG wird ab 3.12.2009 von der VO 1370/2007 aufgehoben.

Zum anderen sollte erwogen werden, den Begriff „gemeinwirtschaftliche Leistungen“ dem Sprachgebrauch der EG-VOen und EG-Richtlinien anzugleichen. Die Einführung neuer wie die Beibehaltung bestehender verschiedener Begriffe kann zu Unklarheiten führen, wenn gleiches geregelt werden soll.

Ursprünglich war in der VO 1191/69 „Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ definiert als Verpflichtung, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht zu den gleichen Bedingungen übernehmen würde.

Dem steht nunmehr in der Art. 2 der VO 1370/2007 die „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ als eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte, gegenüber. Weiters ist der Begriff öffentlicher Dienstleistungsauftrag - wie er in der RL 2007/58/EG Verwendung findet - definiert als

einer oder mehrere Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

Daraus ergibt sich, dass ein Vertrag über öffentliche Dienstleistungen (bzw. öffentliche Dienstleistungsaufträge) unter den weiter oder allgemeiner gefassten Begriff gemeinwirtschaftliche Verpflichtung fällt.

Demzufolge könnte § 24 neu gefasst werden, etwa wie folgt:

„Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind nach der EG-Verordnung 1370/2007 festgelegte oder bestimmte behördliche Anforderungen, um öffentliche Personenverkehrsdienste von allgemeinem Interesse sicherzustellen, wobei der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses diese Verkehrsdienste nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Die Zuständigkeit zur Bestellung solcher Leistungen richtet sich nach den besonderen gesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Zuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl I, Nr. 52/2009.

(2) Verträge über öffentliche Dienstleistungen sind rechtsgültige Übereinkünfte zwischen Behörde und Betreiber eines öffentlichen Dienstes, mit welchen der Betreiber mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten betraut wird um gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu erfüllen.“

Eine entsprechende Änderung würde eine Änderung anderer Gesetzesstellen in der Folge mit erfordern (z.B. in den §§ 57b, 65, 65c EisbG, §§ 48ff BBG).

ad § 27

Die Kriterien für die Gewährung von Erleichterungen sollten, zwecks Vermeidung der Zersplitterung des Eisenbahnwesens, aus Diskriminierungsgründen und aus Gründen der Interoperabilität in einer Verordnung festgelegt werden.

ad § 29

Das Verfahren der Betriebs- und Streckeneinstellung sollte einer Überprüfung unterzogen und ggfls. an die aktuellen Bedürfnisse angepasst werden.

ad §§ 31ff

Die Möglichkeit einer Entkoppelung Baubewilligung und Betriebsbewilligung sollte vorgesehen werden. Eine neue Betriebsbewilligung ohne dazwischentretende bauliche Maßnahmen (z.B. bei einer Geschwindigkeitserhöhung) sollte möglich sein.

ad § 31a

Das Verhältnis der gemäß § 31a einzuholenden Gutachten zu allenfalls ebenfalls erforderlichen Umweltverträglichkeitsgutachten erfordert eine Klarstellung. Wünschenswert wären Klarstellungen, dass UVP-Gutachter auch als § 31a-Gutachter tätig sein können (und umgekehrt) und dass im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung bei Durchführung eines UVP-Verfahrens die umweltrelevanten Aspekte des § 31a-Gutachtens entfallen können und diesfalls im Rahmen des UVP-Gutachtens zu bearbeiten sind.

Das dem Antrag auf Erteilung der Baugenehmigung beizugebende Gutachten mag das Verwaltungsverfahren zwar beschleunigen, nicht außer Acht gelassen werden soll allerdings der sich daraus für das jeweilige Eisenbahnunternehmen ergebende Mehraufwand.

ad § 31g

Es sollte klargestellt werden, dass ein Antrag auf Verlängerung der Bauausführungsfrist auch nach deren Ablauf bis zur rechtswirksamen Aufhebung durch die Eisenbahnbehörde gültig eingebracht werden kann.

ad §§ 32b, 35

Gegenseitige Anerkennung von Betriebsbewilligungen: Besteht bereits eine von einer EU-Eisenbahnbehörde erteilte Zulassung/Betriebsbewilligung eines Schienenfahrzeugs in einem EU-Land, so soll automatisch eine Betriebsbewilligung in Österreich erteilt werden.

ad § 32c

Die erteilte eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung berechtigt zur Inbetriebnahme „außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr“. Die Formulierung (insbesondere „Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr“) legt den Schluss nahe, dass der Begriff „Beförderung“ im Sinne des Eisenbahnbeförderungsgesetzes zu verstehen ist.

Demnach dürften mit den betreffenden Schienenfahrzeugen keine Personen bzw. kein Gepäck bzw. keine Güter befördert werden, sie dürften aber unbesetzt bzw. unbeladen in Züge eingestellt werden, die - in anderen Fahrzeugen - Personen, Gepäck oder Güter befördern. Oder ist die Bestimmung so zu interpretieren, dass die betreffenden Schienenfahrzeuge selbst mit solchen Zügen „nicht befördert werden“ dürfen?

Die Bestimmung ist klar und eindeutig zu fassen.

Die Erprobung von Schienenfahrzeugen ist in vielen Fällen nur unter realen Betriebsbedingungen möglich. Reine Lokzugfahrten bzw. Messzugfahrten reichen dazu oft nicht aus. Dazu sollte die Berechtigung zur Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen auch im kommerziellen Einsatz nach erteilter Bauartgenehmigung, aber noch vor Erteilung der Betriebsbewilligung unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. unter Aufsicht einer § 40-Person) erfolgen.

ad § 34

Bestimmte Änderungen der Betriebsführung sind von maßgeblicher Relevanz für die Sicherheit und Ordnung iSd § 19 EisbG, ohne dass für deren Umsetzung zwingend die Umsetzung von Bauvorhaben erforderlich wäre. Als Beispiel sei die Anhebung der streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit genannt.

Vorgeschlagen wird eine grundsätzliche Entkoppelung des Betriebsbewilligungsverfahrens von der Notwendigkeit einer vorgängigen Baugenehmigung: Ein Antrag auf Änderung der Betriebsbewilligung wäre demnach für jede Änderung der Betriebsführung erforderlich, die im Hinblick auf die bestehenden Genehmigungen von erheblichem Einfluss auf die Sicherheit, die Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ist.

ad § 37 b Abs 1 Zif 1

In der Praxis zeigt sich nun, dass diese Bestimmung und hier vor allem die Formulierung „...in der die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems unter Anführung des Zertifikates...beurkundet sind...“ für die Eisenbahnunternehmen höchst problematisch ist. Die Verknüpfung der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung mit dem Zertifikat des Sicherheitsmanagementsystems stellt ein organisatorisch gravierendes Problem dar, wenn das Zertifikat vor der Sicherheitsbescheinigung abläuft. In diesem Fall wäre die Sicherheitsbescheinigung für die Dauer der Neuausstellung des Zertifikates zu entziehen.

Die Norm ISO 9001 sieht vor, dass die Rezertifizierung frühestens drei Monate vor Ablauf des Zertifikates durchzuführen ist. Sollten Mängel auftreten, ist dem Unternehmen eine achtwöchige Frist zur Nachbesserung zu gewähren. In diesem Zeitraum kann es dazu kommen, dass das Zertifikat bereits abgelaufen ist, bis die Neuausstellung erfolgen kann - und demgemäß die Sicherheitsbescheinigung entzogen werden müsste bzw. im Erstfall nicht darüberhinaus erteilt wird.

Dieser Umstand erweist sich für die Eisenbahnunternehmen als äußerst problematisch und sollte im Rahmen des vorliegenden Entwurfes überarbeitet werden.

ad § 40

Die hier gegebene Systematik kann mit der Verantwortung "einer" leitenden Person gem. § 34b und § 36 nicht zur Deckung gebracht werden. Relevanz und Zweck der Fachgebietseinteilung in § 40 (im Ergebnis lediglich für Überprüfungen gem. § 19a) wäre daher klarer zu bestimmen.

Die Systematik des Verzeichnisses gem. § 40 ist im Lichte der Anwendung der §§ 34b und 36 EISbG durch die Oberste Eisenbahnbehörde nicht schlüssig: Während die Behörde für die beiden zitierten Anwendungsfälle die umfassende Leitung eines Vorhabens durch eine Person und nicht auch die Überwachung von fachgebietsbezogenen Teilaspekten eines Vorhabens fordert, geht § 40 unverändert von der Eintragung jeweils für Teilfachgebiete aus.

Vorgeschlagen wird die Abänderung des § 40 dahingehend, dass die in diesem Verzeichnis geführten Personen die ihnen gesetzlich obliegenden Funktionen ohne Beschränkung auf bestimmte (Teil-)Fachgebiete ausüben dürfen.

ad §§ 42 und 43

Für die genannten Bestimmungen wird eine umfassende Revision vorgeschlagen:

Schon nach der derzeitigen Textierung liegt der Schluss nahe, dass § 42 primär im Interesse möglicher künftiger Ausbaumaßnahmen und des damit verbundenen Flächenbedarfs entlang der Strecke im öffentlichen Interesse einer raumordnungsrechtlichen Vorkehrung eine invariant auf eine Breite von zwölf Metern begrenzte Baulandreserve vorsieht, über welche sowohl das Eisenbahnunternehmen als auch die Behörde nach Interessensabwägung unbeschränkt verfügen kann.

§ 43 dagegen normiert schon jetzt einen rein nach Sicherheits- und Gefährungskriterien bemessenen Gefährdungsbereich, der über die oben bezeichnete fixe Grenze von 12m um die Schienenachse mitunter beträchtlich hinausgeht. Dieser Gefährdungsbereich ist nicht verfügbar, sondern kann nur durch Setzung flankierender Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit nach dem Stand der Technik verringert werden. Eine Zustimmung des Eisenbahnunternehmens oder deren Ersetzung durch die Behörde bei aufrechter Gefährdung ist aus gutem Grund rechtlich gar nicht möglich.

Im Sinne einer Klarstellung wird daher eine Neutextierung des § 42 EISbG dahingehend vorgeschlagen, dass dieser im öffentlichen Interesse die Sicherung einer raumordnungsrechtlich bedingten Flächenreserve für die Schieneninfrastruktur normiert.

ad §§ 47ff:

Aus der rezenten Praxis der ÖBB-Infrastruktur AG ergeben sich Vorschläge für eine Reform der Bestimmungen über Eisenbahnkreuzungen.

a. § 47a idgF sollte dahingehend geändert werden, dass die Benützungsbedingungen durch die Behörde vorzuschreiben sind.

§ 47a sollte weiters um einen zweiten Absatz ergänzt werden, in welchem normiert wird, dass auch bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen die §§ 48, 49 anzuwenden sind und dafür eine Zuständigkeit der Behörde gegeben ist.

Weiters sollte auch ein Abs 3 aufgenommen werden, in welchem normiert wird, dass hinsichtlich der Frage der Öffentlichkeit - Nichtöffentlichkeit ein Feststellungsbescheid über Antrag des Eisenbahnunternehmens erwirkt werden kann. Für den Fall der Öffentlicherklärung sollten diesfalls sämtliche Wegerechte hinsichtlich des vormals nicht-öffentlichen Eisenbahnübergangs ex lege erlöschen.

b. In § 48 ist der Begriff "bestehende Kreuzung" zu präzisieren bzw. klarzustellen, dass darunter schienengleiche Eisenbahnübergänge zu verstehen sind. Diese Textierung würde auch jener des § 49 Abs 1 entsprechen, womit auch eine Begriffsvereinheitlichung verbunden wäre.

Anstelle des Begriffs "öffentliche Straße" sollte künftig lediglich der Begriff "Straße" verwendet werden. Dadurch wäre gesetzlich hinreichend klargestellt, dass § 48 bei Privatstraßen, deren Verkehr die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen (= nicht begrenzbarer Benutzerkreis) anwendbar ist. Telos des § 48 Abs 1 kann keinesfalls sein, dass eine bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, welche das öffentliche Verkehrsinteresse erfordert bzw. zur besseren Abwicklung des kreuzenden Verkehrs erforderlich ist, bei Privatstraßen, deren Verkehr die Merkmale der Öffentlichkeit zukommt, nicht anwendbar ist.

Weiters sollte dezidiert festgeschrieben werden, dass unter der "baulichen Umgestaltung der Verkehrswege" auch die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung bei Vorhandensein bzw. Schaffung einer adäquaten Ersatzwegeverbindung zu verstehen ist.

Weiters sollte als Voraussetzung für die Anordnung der baulichen Umgestaltung der Verkehrswege ausdrücklich auch das öffentliche Verkehrsinteresse normiert werden. Bis dato ist als Voraussetzung für eine derartige Anordnung lediglich die "bessere Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs" normiert.

c. In § 49 wäre Abs 1 dahingehend abzuändern, dass der Begriff "Straßenverwaltungen" durch "Träger der Straßenbaulast" zu ersetzen ist. Dadurch wird die Terminologie des § 49 jener des § 48 angepasst.

Weiters wird angeregt, die Wortfolge "einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln" zu streichen, da die Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln ohnedies im vorangestellten Begriff "Verkehrszeichen" enthalten sind. Angeregt wird weiters, dem Begriff "Verkehrszeichen" die Wortfolge "sowie Bodenmarkierungen" anzufügen. Eine sachlich nicht gerechtfertigte Differenzierung zwischen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen könnte dadurch vermieden werden.

Abs 2 sollte dahingehend ergänzt werden, dass, wie auch in § 48 Abs 1 vorgesehen, bei Entscheidungen über die Art der Sicherung von der Behörde eine Umsetzungsfrist von mindestens 2 Jahren zu setzen ist. Weiters sollte Abs 2 dahingehend ergänzt werden, dass die Behörde im Verfahren über die Art der Sicherung einen Träger der Straßenbaulast festzustellen hat. Eine derartige Ergänzung erscheint auch im Hinblick auf die Kostenteilungsregelungen des § 48 Abs 2 + 3 erforderlich.

ad § 53g (neue Bestimmung)

Um die Verknüpfung der Schieneninfrastruktur sowie die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur von Bahnhöfen öffentlicher Eisenbahnen durch nichtöffentliche Eisenbahnen, welche aufgrund von Bescheiden nach dem Veranstaltungsgesetz des jeweiligen Bundeslandes

betrieben werden (sogenannte Museumsbahnen), im EisbG zu verankern, schlagen wir vor, nach § 53 f einen § 53 g aufzunehmen.

In diesem sollte festgelegt werden, dass Eisenbahnunternehmen anderen Unternehmen, welche eine Schieneninfrastruktur sowie Verkehre auf dieser Schieneninfrastruktur nicht aufgrund von Genehmigungen nach dem EisbG, sondern aufgrund von Bescheiden nach dem Veranstaltungsgesetz des jeweiligen Bundeslandes betreiben, den Anschluss sowie die Mitbenützung ihrer Schieneninfrastruktur beschränkt auf jene Bahnhöfe gegen Kostenersatz einräumen können, in denen die Schieneninfrastruktur solcher Unternehmen an die Schieneninfrastruktur der Eisenbahnunternehmen anschließt, wobei die Bedingungen für den Anschluss und die Mitbenützung jedenfalls die sinngemäße Einhaltung der Pflichten aufgrund des § 19 durch das Unternehmen zu enthalten haben.

Wenn ein Eisenbahnunternehmen von dieser Ermächtigung Gebrauch macht, hat es den Anschluss und die Mitbenützung allen Unternehmen diskriminierungsfrei einzuräumen und die Einräumung dieses Anschlusses und der Mitbenützung hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Anschluss und der Mitbenützung zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

Die vorstehenden Bestimmungen sollen sinngemäß auch auf die Mitbenützung von Strecken oder Streckenabschnitten eines Eisenbahnunternehmens angewendet werden können, wenn und so lange als sich bei der Netzfahrplanerstellung herausstellt, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen an Eisenbahnunternehmen für diese Strecken oder Streckenabschnitte in einem so geringfügigen Ausmaß vorliegen, dass das gestattende Eisenbahnunternehmen die Einhaltung der ihm nach § 19 obliegenden Pflichten durch entsprechende Maßnahmen, wie eine zeitliche Trennung der Benützung der Strecke durch die Verkehre von Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie durch Verkehre der oben genannten Unternehmen, sicherstellen kann.

ad §§ 86ff

Die Beauftragung von benannten Stellen in § 101 und § 120 EisbG sollte von der Projektlaufzeit entkoppelt werden. Benannte Stellen müssen bei lang dauernden Vorhaben ebenso wie etwa die leitende § 40-Person wechseln können. Die vom Gesetz geforderte Dauerbeauftragung erscheint im Ergebnis vergaberechtswidrig.

neu: Versicherungspflicht für Halter von Eisenbahnfahrzeugen

Diese Versicherungspflicht soll gewährleisten, dass die Halter als nichtselbständig am Eisenbahnverkehr Teilnehmende allfällige (Rückgriffs)Ansprüche von EVU oder IB erfüllen können (die Halter sind insbesondere für die Instandhaltung verantwortlich). Die Versicherungspflicht könnte sich am deutschen Vorbild orientieren.

Wir ersuchen, um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben,

mit freundlichen Grüßen



Mag. Robert Woppel
Fachverbandsgeschäftsführer