



WESTbahn Management GmbH
Europaplatz 3, Stiege 5
A - 1150 Wien

An

das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,
Abteilung IV/E1,
per E-Mail: e1@bmk.gv.at

das Präsidium des Nationalrates
per E-Mail: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, am 22.09.2020

Betreff: Stellungnahme zu dem Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden (2/SN-51/ME)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich gebe Ihnen hiermit folgende Anmerkungen und Änderungsvorschläge zum Gesetzesentwurf für das Eisenbahngesetz 1957 seitens der WESTbahn Management GmbH bekannt:

zu § 19 Abs 3 Z3

In der Ziffer Drei findet sich die Formulierung der gefahrlosen Nutzung von Schienenfahrzeugen, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstigen Zugehör. Es ist darauf hinzuweisen das im Rahmen der Nutzung naturgemäß ein Restrisiko vorhanden ist, selbst wenn die Nutzung im Rahmen der Befugnisse erfolgt. Es wird daher darum ersucht, den Begriff „gefahrlos“ ersatzlos zu streichen.

zu § 21b Abs 3

Es handelt sich hierbei um eine Regelung, die bereits in der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung näher definiert ist. Das übergeordnete Gesetz sollte hier nicht durch eine lex specialis vorgreifen. Es wird darum ersucht, eine Regelung allenfalls im Rahmen der Verordnung vorzunehmen.

Inhaltlich ist anzumerken, dass unverständlich ist, warum diese Regelungen auf sämtliche Betriebsbedienstete und nicht ausschließlich auf Triebfahrzeugführer ausgeweitet wird. Des Weiteren

ist die nunmehrige Ergänzung der Bestimmung dahingehend, dass ausschließlich Unfälle mit Personenschaden eine Freistellung begründen, nicht hilfreich. Da von dieser Regelung sowohl Triebfahrzeugführer als auch Betriebspersonal erfasst ist, ist zu erwarten, dass es zu gehäuften Freistellungen kommen wird, welche nicht der Intention dieses Gesetzes entsprechen. Dies etwa, wenn ein Fahrgast bei beispielsweise bei der Stiege stolpert und sich eine leichte Prellung zuzieht. Ist hier ein Betriebsbediensteter anwesend, wird keine 72h Freistellung nötig sein, um den Betriebsbediensteten bestmöglich medizinisch zu versorgen. Anders verhält es sich bei einem Suizid oder etwa einer Gewalttat am Zug, bei der eine Person schwer verletzt wird. In solchen Fällen wird eine derartige Regelung – wenn auch in diesem Gesetz systemisch an der falschen Stelle – dem Grunde nach als sinnvoll erachtet. Es ist demnach jedenfalls eine Konkretisierung dahingehend vorzunehmen, welche Unfälle derartig schwer sind, dass sie eine Beeinträchtigung, der dem Unfall beiwohnenden Betriebsbediensteten bzw. Triebfahrzeugführern, auslösen können, die in der Regel eine Freistellung von 72h erfordert.

zu § 49 Abs 1 Z3

Es wird im Rahmen der Kostentragungsregelung nochmals um Klarstellung dahingehend ersucht, dass unter der Bezeichnung „Eisenbahnunternehmen“ entsprechend zu § 48 a Abs 1 ausschließlich der Infrastrukturbetreiber zu verstehen ist. Die begriffliche Klarheit im Sinne einer exakten Benennung von „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ und „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ wäre hinsichtlich der eindeutigen Erkennbarkeit des Adressaten der jeweiligen gesetzlichen Regelung für die gesamte Novelle wünschenswert.

zu § 67b Abs 5

Durch Einfügen des Abs 5 wird ein bisher nicht mögliches Vorgehen seitens des Bundesministeriums normiert, welches hinsichtlich der Planungs- und Rechtssicherheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen höchst bedenklich ist. Es kann nicht abgeschätzt werden, welche Verordnungen seitens des Bundesministeriums erfolgen. Bedenklich ist zudem, dass es hier kein Regulativ gibt. Die dem Eisenbahngesetz immanente Vorgehensweise einer Kontrolle durch die SCK, ist durch die Festschreibung dieses Hoheitsakts umgangen worden. Dieses Prozedere beinhaltet weder Einschränkungen noch einen Rechtsschutz der belangten Partei.

zu § 75d

Hier handelt es sich um die detaillierte Regelung eines Themengebietes, welches in der Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung zu finden ist. Diese Regelung ist an dieser Stelle ersatzlos zu streichen. Inhaltlich ist anzumerken, dass das Aufrechterhalten sämtlicher Streckenkenntnisse wie hier

normiert, seitens der Sachverständigenprüfer in der Praxis nicht umsetzbar ist.

zu § 113

Diese Bestimmung ist äußerst unbestimmt und zu konkretisieren.

Erstens ist hinsichtlich der Meldepflicht seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht klar, wann diese Meldepflicht konkret einsetzt. Zweitens besteht im Rahmen dieser Verpflichtung massiver Konkretisierungsbedarf, woraus sich diese Verpflichtung überhaupt ableitet. Es findet sich im Gesetzestext diesbezüglich keine Anmerkung. Es ist daher erforderlich, die „grundlegenden Anforderungen“ auf die hier Bezug genommen wird, zu definieren. Sinngemäß ist anzunehmen, dass es sich bei diesen Anforderungen um jene des Anhang III der Interoperabilitätsrichtlinie handelt. Es wird um Klarstellung ersucht.

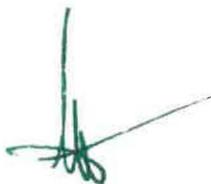
zu § 152 Abs 2c)

Dass die praktische Ausbildung durch Ausbilder erfolgt, die Inhaber sowohl einer gültigen Triebfahrzeugführererlaubnis bzw. ein Triebfahrzeugführer mit einer Bescheinigung anwesend sein muss, ist überschießend und nicht zweckdienlich. Es wird um eine Überarbeitung der Regelung ersucht.

zu § 194 (5)

Anstelle der ursprünglichen Begriffswahl „geographischer Tätigkeitsbereich“, wurde nunmehr der Begriff Tätigkeitsgebiet gewählt. Auch dieser Begriff lässt offen, was unter einer Erweiterung des geographischen Tätigkeitsgebietes konkret zu verstehen ist.

Mit freundlichen Grüßen,



Martin Mödritscher

Leiter Personal und Recht

WESTbahn Management GmbH