



# Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen Austrian Museum & Tourist Railway Association

1140 Wien, Poschgasse 6, Internet: [www.oemt.at](http://www.oemt.at), E-Mail: [office@oemt.at](mailto:office@oemt.at)

ZVR-Zahl: 078840141, Bankverbindung: ERSTE Bank AG, BIC: GIBAATWW, IBAN: AT322011128364952600

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Abteilung IV/E1, Legistik, EU und internationale  
Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen  
Postfach 201  
1000 Wien

Per E-Mail an: [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Stellungnahme zur Änderung Eisenbahngesetz 1957  
51/ME XXVII. GP, Geschäftszahl: 2020-0.550.379

Wien, 28. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren !

Wir danken für die Gelegenheit, im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur Änderung des Eisenbahngesetzes, als Interessensvertretung der in Österreich an der Erhaltung und dem Betrieb historischer Schienenverkehrsmittel, sowie der als Betreiber von Bahnstrecken mit Nostalgiezugverkehr tätigen Organisationen, unsere Stellungnahme abgeben zu dürfen.

Bemerkungen zum vorliegenden Ministerialentwurf - 51/ME XXVII. GP:

zu § 21b Abs. 3:

Die Regelung, wonach „Triebfahrzeugführer und andere Betriebsbedienstete“ 72 Stunden abgezogen werden müssen, wenn sie unmittelbare Zeugen eines Unfalles werden, bei dem eine Person getötet oder verletzt wird, ist in dieser Allgemeinheit nicht nachvollziehbar und daher abzulehnen. Es sollte nicht darum gehen, bei jedem Unfall die Mitarbeiter wahllos 3 Tage von „jeglicher Arbeitsleistung“ freizustellen, sondern bei schweren Unfällen den Mitarbeitern eine psychologische Betreuung zu ermöglichen. Das ist viel sinnvoller als die Mitarbeiter einfach unbetreut nach Hause zu schicken.

zu § 21c:

Der neuen Regelung zur Folge soll nun auch die Verordnungsermächtigung der Bundesministerin auf Bedienstete aller Eisenbahnunternehmen ausgedehnt werden, sodass die Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung - EisbEPV nun auch auf Bedienstete von nicht vernetzten Nebenbahnen Anwendung finden könnte. Warum nunmehr die EisbEPV für alle Eisenbahnunternehmen gültig sein soll ist nicht nachvollziehbar. Bisher wurden nicht- vernetzte Bahnen ausgenommen, um den individuellen Anforderungen in der Ausbildung und

gegebenenfalls einfacheren betrieblichen Verhältnissen Rechnung tragen zu können. Demzufolge wären betroffene Organisationen dann schlagartig nicht mehr autorisiert die Ausbildung nach den eigenen Ausbildungsvorschriften durchführen. Gleichzeitig wären andere Schulungseinrichtungen nicht in der Lage die speziellen Vorschriften (betriebs-spezifische eigene Dienstvorschriften und technische Besonderheiten eingesetzter Schienenfahrzeuge) zu unterrichten. Zusammenfassend hätte dies zur Folge, dass Betreiber selbst nicht mehr ausbilden dürften, da sie keine Ausbildungsstätte gemäß EisbEPV sind bzw. nicht in der Lage wären, eine solche schnell aufzubauen. Es sollten daher jedenfalls die bestehenden Regelungen der EisbEPV beibehalten werden.

zu § 48:

Bezüglich der Zulässigkeit der Weiterverwendung von Einrichtungen gemäß Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 an denen ein museales oder ein anderes fachlich begründetes Interesse an der Beibehaltung oder Herstellung eines historischen Zustandes besteht, sollte auf historischen Bahnen eine Regelung, analog der für Fahrbetriebsmittel geltenden §§ 32a (4) und 32b (2) EisbG, getroffen werden und Ausnahmen möglich sein.

zu § 49:

Abs. 3 enthält nunmehr eine Regelung der Kostentragung für nicht öffentliche Eisenbahnübergänge. Warum hier jedoch die Kosten zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind und nicht die gleichen Regelungen wie für öffentliche Eisenbahnkreuzungen gelten soll, ist für uns nicht nachvollziehbar und daher abzulehnen.

Abs. 4: Nach Abs. 1 Z.3 sollen bei einer Auflassung einer Eisenbahnkreuzung die Kosten je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast getragen werden. Andererseits wird in Abs. 4 jedoch geregelt, dass die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung erforderlichen Abtragungen usw. zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen sind - unseres Erachtens steht diese Bestimmung zu Abs. 1 im Widerspruch, sodass Abs. 4 zur Gänze gestrichen werden sollte.

Abs. 6 Z. 3 Künftig sollen im Falle der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung die Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen in die Kostenaufteilungsmasse einbezogen werden - dies ist für Begleitwege jedenfalls abzulehnen, da sonst das EB-Unternehmen für Kosten der Straßenerhaltung herangezogen werden bzw. bei der Einstellung einer Eisenbahnstrecke weiterhin für Kosten aufkommen müsste, denen kein Nutzen im Bahnbetrieb gegenübersteht.

zu § 75d:

Hier sollte eine Regelung ergänzt werden, wonach beim Zukauf von Personalleistungen (Triebfahrzeugführer, Zugbeleiter, Verschieber, Wagenmeister, usw.) von anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen davon auszugehen ist, dass auch die entsprechenden Ausbildungen und Qualifikationen vorliegen und die Tätigkeiten ausgeübt werden dürfen. Gerade im Sinne des Wettbewerbs zur Straße scheint es nicht sinnvoll und auch nicht machbar, dass ein Unternehmen beispielsweise Verschieberleistungen eines anderen ortsansässigen Unternehmens zukauf, jedoch die Qualifikationen des eingesetzten Personals selbst überwachen soll. Die Sicherstellung des Einsatzes von qualifiziertem Personal kann vertraglich geregelt werden, sodass auch die Verantwortung der Überprüfung der Qualifikationen bei jenem Vertragspartner liegt, von welchem das Personal zur Verfügung gestellt wird.

zu § 86 Abs.2:

Wir begrüßen die Übernahme der, auch im Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit vorgesehenen, Ausnahmeregelung für Infrastruktur und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden in nationales Recht. Bei den zu erbringenden Leistungen, auf den historischen oder touristischen Bahnen, handelt es sich im Regelfall um einen Gelegenheitsverkehr nach speziellem Fahrplan oder um ein saisonal befristetes Verkehrsangebot. Eventuell noch vorhandener Güterverkehr dient Demonstrationszwecken, der Bahnerhaltung oder allenfalls lokalen Bedürfnissen. Für den überregionalen Güterverkehr haben derartige Bahnen, auch auf Grund der oftmals geringen zulässigen Streckenbelastung, keine Bedeutung. Sie tragen weder zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bei, noch stellen sie eine Beeinträchtigung für den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt dar. Diese Bahnen dienen dazu den Benutzern das Verständnis für die Beschaffenheit und Funktionsweise historischer Bahntechnik vergangener Epochen, an Hand betriebsfähiger Exponate und Einrichtungen anschaulich zu vermitteln. Die auf derartigen Bahnen erzielten Einnahmen dienen neben der Deckung der entstehenden Betriebskosten nahezu vollständig der Erhaltung historischer Fahrzeuge und Einrichtungen, um dieses technische Kulturgut an künftige Generationen weiterzugeben und Schienenverkehrsgeschichte in seiner Gesamtheit lebendig vermitteln zu können.

Welche Nebenbahnen allerdings unter die Ausnahmeregelung der Z. 1 fallen sollen, ist aber nicht klar definiert. Was bedeutet in diesem Kontext der Terminus „funktional getrennt“? Sind klassische Regionalbahnen unter dem Titel Nebenbahnen im „örtlichen Verkehr“ zuzuordnen oder fallen Regionalbahnen lokaler Betreiber unter Z. 2 als „ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz“? Dies lässt sich aus dem vorliegenden Gesetzestext nicht klar herauslesen. Was ist mit jenen Regionalbahnen auf denen in der Regel kein Wettbewerb stattfindet und mitunter auch touristische oder historische Fahrten angeboten werden? Sollten diese hinkünftig vollumfänglich unter die Interoperabilitätsrichtlinien fallen, so ist das existenzbedrohend.

Abschließend muss angemerkt werden, dass eine überbordende Flut von Regelung für den Schienenverkehrsmarkt nicht dazu beitragen wird, die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr, besonders auf dem Sektor der Güterbeförderung, zu stärken.

Wir ersuchen daher um Berücksichtigung der Anliegen unserer Mitgliedsorganisationen bei der Erstellung der Regierungsvorlage zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957.

Mit bestem Dank im Voraus verbleiben wir

Für die Richtigkeit der Ausfertigung

Prof. Dr. Werner Schiendl  
Verbandsvorsitzender

Ing. Harald Baminger  
Verbandssekretär

elektronisch gefertigt

Sofern in dieser Stellungnahme personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.