

Bundesministerium
für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie

Rathaus
1082 Wien
Telefon: +43 1 4000 82375
Fax: +43 1 4000 99 82310
post@md-r.wien.gv.at
wien.gv.at

MDR - 776603-2020-5
Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Eisenbahngesetz 1957
und das Unfalluntersuchungsgesetz
geändert werden;
Begutachtung;
Stellungnahme

Wien, 29. September 2020

zur Zahl 2020-0.550.379

Zu dem mit Schreiben vom 3. September 2020 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden, wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957)

ad Z 1 (§ 9b):

Die geplante Neufassung des § 9b EisbG zur Definition des Standes der Technik ist aufgrund der Einschränkungen in der Neutextierung der Absätze 2 und 3 in Verbindung mit den Begriffsdefinitionen „nationaler Vorschriften“ in § 99 Abs. 3 EisbG und „nationaler Sicherheitsvorschriften“ in § 185 EisbG als „rechtlich verbindliche Normen“ dahingehend zu hinterfragen, ob die vorhandenen nationalen technischen Richtlinien und Regelwerke (z. B. OIB-Richtlinien, RVS und RVE Richtlinien des FSV, Richtlinien des ÖBV) weiterhin als Stand der Technik anwendbar sind und als Beurteilungsgrundlagen in eisenbahnrechtlichen Verfahren für Bau- und Betriebsbewilligungen, Bauartgenehmigungen und Überprüfungen Anwendung finden dürfen. Grundsätzlich verhindert diese Begriffsbestimmung vor allem in Detailfragen die Abstützung auf RVEs (Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen) und andere nicht als rechtlich verbindlich erklärte Normen.

In diesem Zusammenhang wird ergänzend angemerkt, dass bei den nationalen Genehmigungen von neuen technischen Eisenbahnsystemen (z. B. fahrerloser/unbegleiteter Betrieb von Schienenfahrzeugen bzw. U-Bahnsystemen) nicht davon ausgegangen werden kann, dass es bereits eine ausreichende Anzahl von rechtlich verbindlich erklärten Normen gibt.

Diese Richtlinien und Regelwerke sind nicht per se „rechtlich verbindliche Normen“, sondern werden dies erst durch einen Verweis der einschlägigen Rechtsvorschriften auf sie. Zur Präzisierung der Definition der „anerkannten Regeln der Technik“ sollte daher in § 9b Abs. 3 EisbG eine Ergänzung vorgenommen werden (etwa „... die einschlägigen nationalen Vorschriften, Richtlinien sowie Regelwerke und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.“). Gegebenenfalls sollte präzisiert werden, ob bzw. inwieweit diese Begriffsbestimmung Auswirkungen auf Genehmigungsverfahren, die nicht in den Anwendungsbereich der Interoperabilität fallen, hat.

Allgemein ist zu sagen, dass die Neufassung bzw. Ergänzung des § 9b nach den in den Materialien angeführten Argumenten nicht nachvollziehbar ist. Diese führen aus, es hätte sich in der Praxis herausgestellt, dass der Stand der Technik aufgrund seiner Definition sowohl für die Normunterworfenen als auch für die Vollzugsbehörden schwer zu erfassen sei.

Es ist jedoch vielmehr so, dass der bisherige Wortlaut den Stand der Technik in präziser und zeitgemäßer Weise definiert und das Verfahren vorgibt, nach dem er zu bestimmen ist.¹ Die beiden neu eingefügten Absätze erscheinen schon deshalb verzichtbar, da die TSI und durch diese oder nationale Verordnungen im Sinne des § 19 Abs. 6 EisbG verbindlich erklärte europäische und nationale Normen ohnehin rechtsverbindlich sind. Einer weiteren Verbindlicherklärung bedarf es daher nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die beabsichtigte Umgestaltung des § 9b teilweise Sachfragen auf die rechtliche Ebene verlagert werden.

ad Z 3 (§ 12):

Gemäß Abs. 1 ist der Landeshauptmann künftig für alle Angelegenheiten der Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen zuständig. Die damit einhergehende Vereinfachung der Zuständigkeitsregelung ist zu begrüßen.

Die Ziffer 2, welche die In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich Neben- oder Straßenbahnen betreiben, explizit dem Landeshauptmann zuweist, erscheint jedoch verzichtbar, da diese Kompetenz bereits unter Ziffer 1 subsumierbar ist.

Es wird daher folgende vereinfachte Formulierung vorgeschlagen:

„§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz nicht die Zuständigkeit einer anderen Behörde ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für alle Angelegenheiten der Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen.“

ad Z 13 (§ 21b Abs. 3):

Die im Entwurf nach wie vor unverändert enthaltene verpflichtende Freistellung von Betriebsbediensteten, die unmittelbar Zeugen eines Unfalls werden, bei dem eine Person getötet oder verletzt

¹ siehe auch Netzer in Altenburger, Umweltrecht Kommentar, § 9b EisbG Rz 3

wird, ist kritisch zu sehen. Sowohl bei der Wiener Lokalbahnen GmbH als auch bei der WIENER LINIEN GmbH & Co KG wurde ein gut funktionierendes System der (kollegialen) Begleitung der Triebfahrzeugführer und sonstigen Betriebsbediensteten nach einem schweren Unfall geschaffen, das bei einer zwingenden Freistellung „ins Leere“ laufen würde.

Kritisch wird auch der Umstand gesehen, dass die Bezeichnung „unmittelbar Zeugen eines Unfalls werden“ nicht auf (potentiell) traumatische Vorfälle eingeschränkt wurde. Auch erscheint es nicht nachvollziehbar, weshalb betroffene MitarbeiterInnen nach einem (potentiell) traumatischen Vorfall immer undifferenziert 72 Stunden vom Dienst abgezogen werden sollen und diese Dienstfreistellung an keinerlei psychosoziale/psychologische Folgenbetreuung gebunden ist.

Es wäre darüber hinaus eine Klarstellung erforderlich, was genau unter einem psychologischen Gutachten im Sinne der geplanten Bestimmung zu verstehen ist. Psychologische Gutachten im eigentlichen Sinn sind sehr aufwändig und zeitintensiv. Es stellt sich hier die Frage, ob der mit dem vorgeschlagenen Ausnahmetatbestand verfolgte Zweck mit der Erstellung eines vollwertigen psychologischen Gutachtens nicht konterkariert wird.

Es wird weiters angemerkt, dass ein psychologisches Gutachten – wie in § 21b Abs. 3 angeführt – keine Grundlage für die Beurteilung einer nach dieser Bestimmung ebenfalls erforderlichen medizinischen Eignung zur Ausübung der Tätigkeit der genannten Bediensteten sein kann. Es wären neben PsychologInnen daher auch ArbeitsmedizinerInnen beizuziehen.

Vor dem Hintergrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen stellt sich darüber hinaus die Frage, auf welcher Basis und in welchem Umfang das sodann intern oder extern – auch diesbezüglich besteht Unklarheit – erstellte psychologische Gutachten durch MitarbeiterInnen des Eisenbahnverkehrsunternehmens eingesehen werden darf.

Die Bestimmung kann in der jetzigen Form daher nicht befürwortet werden.

Sollte eine Streichung nicht in Frage kommen, wird folgender Formulierungsvorschlag angeregt:

„§ 21b ...

(3) Triebfahrzeugführern und anderen Betriebsbediensteten, die unmittelbar Beteiligte eines Unfalls mit getöteten oder lebensgefährlich verletzten Personen werden, welcher sich in direktem Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit ereignet, ist durch hierfür geschulte interne oder externe Kräfte unmittelbar eine psychologische Betreuung anzubieten. Sollten diese hierfür geschulten Kräfte aufgrund des Vorfalles bei dem Beteiligten einen psychischen Schock feststellen, ist der Beteiligte nach Möglichkeit zumindest für den restlichen Arbeitstag von seinen unmittelbaren Aufgaben zu entbinden und ist ihm eine weiterführende notfallpsychologische Betreuung anzubieten. Der Arbeitgeber hat der betroffenen Arbeitnehmerin bzw. dem betroffenen Arbeitnehmer eine Dienstfreistellung bis zu 72 Stunden zu ermöglichen, wenn die psychologisch geschulten Kräfte dies nach ihrer Einschätzung für notwendig erachten.“

Denkbar wäre auch, mit dem Verweis auf die neue Fassung des § 5 Abs. 13a UUG anstelle des Begriffs „lebensgefährlich verletzte Personen“ die Begrifflichkeit „schwer verletzte Personen“ zu verwenden.

Bereits zum Vorentwurf wurde der Kompromissvorschlag angeregt, die Freistellung auf Fälle der Tötung bzw. der schweren Verletzung von Personen einzuschränken, da eine zwingende Freistellung bei leichten Verletzungen überschießend erscheint. § 5 Abs. 13 UUG enthält eine gesetzliche Definition der „schweren Verletzung“, an die angeknüpft werden könnte.

Eine solche Einschränkung auf schwere Verletzungen setzt freilich voraus, dass nach dem Unfall eine erste Einschätzung über die Schwere der Verletzung vorgenommen wird. Diese Einschätzung erscheint in der Praxis umsetzbar, da gemäß § 3 Abs. 1 iVm Anlage 1 MeldeVO-Eisb 2006 die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet sind, bei schweren Verletzungen eine unverzügliche fernmündliche Meldung an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes zu erstatten.

Da es sich bei der genannten Bestimmung um eine ArbeitnehmerInnen-Schutzbestimmung handelt, erscheint es zudem naheliegender, diese Bestimmung in die Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) anstelle des EisbG aufzunehmen.

Sollte § 21b Abs. 3 EisbG unverändert beschlossen werden, ist mit erheblichen Personalmehrkosten zu rechnen (im Bereich der Wiener Lokalbahnen GmbH wären dies zumindest € 80.000/Jahr), die durch den neuen Verkehrsdienstevertrag nicht abgedeckt sind.

ad Z 20 (§ 36 Abs. 1 Z 4):

Die Verwendung der Begrifflichkeit „Übergänge“ in Zusammenhang mit Abtragungen (laut Erläuterungen sind Freiladegleise und Rampen gemeint) erscheint in Anbetracht dessen, dass die §§ 48 bis 49 EisbG von Eisenbahnübergängen sprechen und damit Eisenbahnkreuzungen meinen, möglicherweise irreführend.

ad Z 27 (§§ 48 bis 49):

Die in § 49 Abs. 1 Z 2 EisbG verwendete Begrifflichkeit „bauliche Umgestaltung“ erscheint auch unter Beachtung des § 48a Abs. 1 Z 1 nicht exakt genug definiert. Es ist nicht klar erkennbar, was konkret darunter zu subsumieren wäre. Wenn hierunter beispielsweise auch Umbaumaßnahmen im Bereich von Eisenbahnkreuzungen zu verstehen sind, welche durch Maßnahmen des Eisenbahnunternehmens bedingt sind (z. B. Fahrzeugwechsel - Flexity Wien der Wiener Linien und daraus resultierender Umbau der Gehsteigbereiche aufgrund erhöhten Platzbedarfes durch diese neuen Fahrzeuge), würden dem Träger der Straßenbaulast hohe finanzielle Mehrbelastungen überbunden werden, welche er nicht zu verantworten hat.

Nicht nachvollziehbar ist, warum der Träger der Straßenbaulast Kosten im Falle einer Auflassung einer Eisenbahnkreuzung iSd § 49 Abs. 1 Z 3 iVm § 48a Abs. 1 Z 2 tragen sollte, zumal derartige Entscheidungen ausschließlich durch das Eisenbahnunternehmen getroffen werden. Hier sollte die Kos-

tentragung nach dem Verursacherprinzip, das heißt in der Regel durch das Eisenbahnunternehmen, erfolgen.

Im Gesetzesprüfungsverfahren G 179/2019 entschied der Verfassungsgerichtshof am 26. Februar 2020, dass § 49 EisbG aus dem Blickwinkel des Art. 6 EMRK dahingehend verfassungskonform zu interpretieren ist, dass den Trägern der Straßenbaulast Parteistellung im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges gemäß § 49 Abs. 2 erster Halbsatz EisbG zukommt bzw. zukommen muss. Es wäre daher für den Vollzug vorteilhaft, wenn diese Entscheidung auch Niederschlag im Wortlaut der neugefassten §§ 48 ff finden würde.

In § 49 Abs. 2 ist nach der Wortfolge „sind vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen“ das Wort „sind“ zu streichen.

In § 49 Abs. 3 ist unklar, was unter „zivilgerichtlich angeordnet“ in concreto zu verstehen ist. Eine Klarstellung wäre wünschenswert.

ad Z 32 (§ 67b Abs. 5):

Die Formulierung wirkt unklar, denn es werden nicht umweltbezogene Auswirkungen eingehoben, sondern ein Entgelt. Praktikabler erscheint daher eine Formulierung wie: „... *nähere Festlegungen treffen, unter welchen Aspekten ein Entgelt für umweltbezogene Auswirkungen eingehoben werden kann ...*“.

ad Z 36 (§ 117):

Die Bezeichnung als Abs. 1 kann entfallen.

Problematisch erscheint vor allem die eventuelle Unanwendbarkeit dieser Bestimmung wegen Widerspruchs zur DSGVO bzw. der nicht entsprechenden Umsetzung der Öffnungsklauseln. Die Novellierung sollte – unabhängig von der bereits bestehenden Vorgängerbestimmung des § 115 – dringend zum Anlass genommen werden, diese Norm so auszugestalten, dass sie als Grundlage für die rechtmäßige Datenverarbeitung im Sinne des Art. 6 Abs. 1 lit. e iVm Abs. 3 lit. b DSGVO gelten kann. Die Kriterien der Auskunftserteilung sind genau zu regeln (Art. 6 Abs. 3 DSGVO).

So ist unklar, ob die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zur Auskunftserteilung verpflichtet ist. Nach dem Gesetzestext hat diese bloß Vorkehrungen zu treffen, dass die Auskunft erteilt wird. Wie die im letzten Satzteil angeordnete Gewährleistung der datenschutzrechtlichen Zulässigkeit einer solchen Auskunftserteilung sicherzustellen ist, bleibt offen. Auch die Erläuterungen sind (wie bereits die ErläutRV 1506 Blg. Nr. 24. GP, 11) wenig aufschlussreich.

ad Z 42 und 45:

Laut Z 42 des Gesetzesentwurfs erhalten die „§§ 162 bis 165“ die Paragraphenbezeichnung „224 bis 227“.

Gemäß Z 45 des Gesetzesentwurfs soll lediglich Abs. 2 des § 224 eine Änderung erfahren (und nicht Abs. 1). Der insofern unveränderte, eine Strafnorm darstellende § 224 Abs. 1 (§ 162 Abs. 1 der jetzigen Fassung) verweist jedoch weiterhin auf Normen (wie z. B. § 49), die in ihrer künftigen Ausgestaltung einen anderen Inhalt haben werden. Angesichts des strengen strafrechtlichen Legalitätsprinzips ist dies besonders problematisch.

ad Z 44 (§§ 187 und 198):

Hinsichtlich § 187 wird im Hinblick auf Straßenbahnunternehmen folgender Wortlaut vorgeschlagen:

„§ 187. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich sowie ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen; sonstige Eisenbahnunternehmen können ein Sicherheitsmanagementsystem einführen, um sicherzustellen, dass beim Betrieb von Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem Verkehr auf Eisenbahnen mindestens die gemeinsamen Sicherheitsziele erreicht werden können, die in Verordnungen nach § 19 festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, sowie die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und die einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden und die notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften angewendet werden.“ (vgl. vormalige Regelung im § 39a (2) letzter Satzteil EibG)

In § 198 dritter Satz ist das Wort „anzusehen“ zu streichen und das Wort „zertifizieren“ durch das Wort „zertifiziert“ zu ersetzen.

Es fällt zudem auf, dass in der Textgegenüberstellung die bisherigen §§ 168 und 169 als §§ 232 und 233 angeführt sind, korrespondierende Regelungen im Entwurf jedoch fehlen. Selbiges gilt für die §§ 171 bis 174 und 177, welche in der Textgegenüberstellung nunmehr als §§ 235 bis 238 und 243 bezeichnet sind.

Ausgehend von der Textgegenüberstellung soll der bisherige § 176b mit Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I 137/2015 gestrichen werden. Dies ist im Entwurf nicht vorgesehen.

ad Z 48 (§ 227):

In § 227 Z 5 (Strafbestimmung) wird auf „§ 104 Abs. 1“ verwiesen, obwohl es in § 104 (Z 36 des Gesetzesentwurfs) keine Absatzunterteilung gibt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes)

ad Z 3 (§ 5 Abs. 8a):

Es wird kritisch angemerkt, dass die Definition der Störung in der vorgeschlagenen Form (unter anderem die bloße Möglichkeit der Beeinträchtigung des sicheren Eisenbahnbetriebs) bewirkt, dass für

Straßenbahnen an der Oberfläche etwa jeder PKW Auslöser einer solchen Störung sein kann, für die U-Bahn jeder Fahrgast, der nahe der gelben Sicherheitslinie steht.

ad Z 6 (§ 9 Abs. 1a):

Die Wortfolge „so hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle“ ist durch die Wortfolge „hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle“ zu ersetzen.

Vorgeschlagen wird, den letzten Satzteil des ersten Satzes „oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung“ durch die Wortfolge „oder sich auf eine gemeinsame Durchführung zu einigen“ zu ersetzen.

ad Z 13 (§ 20a):

In Abs. 1 wird im Sinne einer leichteren Verständlichkeit anstelle der Wortfolge „können Untersuchungsstellen einer Sicherheitsuntersuchung gegebenenfalls von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes beigezogen werden“ die Wortfolge „können Untersuchungsstellen anderer Mitgliedsstaaten von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gegebenenfalls einer Sicherheitsuntersuchung beigezogen werden“ vorgeschlagen.

Bei Abs. 1 Z 2 ist der Strichpunkt durch einen Punkt zu ersetzen.

Zu den Erläuterungen

Seite 3 zweitletzte Zeile:

Das Wort „wir“ ist durch das Wort „wie“ zu ersetzen.

ad Art. 1 Z 9:

Die Erläuterungen („§ 19 Abs. 2 und 3“) decken sich nicht mit dem Gesetzesentwurf zu Z 9 („§ 19 Abs. 3 lautet:“).

ad Art. 1 Z 20:

Richtigerweise sollte im zu Z 20 zugehörigen Klammerausdruck „§ 36 Abs. 1 Z 4“ statt „§ 36 Abs. 4“ angeführt werden.

ad Art. 1 Z 24:

Die Erläuterungen nennen „Entfall des § 41c“, laut Gesetzesentwurf (Z 24) soll aber „§ 41a“ entfallen.

ad Art. 1 Z 40:

Im Klammerausdruck ist anstatt „§ 150 Abs. 4“ richtigerweise „§ 150a Abs. 4“ anzuführen.

ad Art. 1 Z 44:

Die Z 44 umfasst die §§ 168 bis 223 und nicht bloß die §§ 168 bis 220.

Für den Landesamtsdirektor:

OMRⁱⁿ Mag.^a Eva Tiefenbrunner

Dr. Peter Krasa
Obersenatsrat

Ergeht an:

1. Präsidium des Nationalrates
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. Verbindungsstelle der Bundesländer
4. MA 64
(zu MA 64 – 781266/2020)
mit dem Ersuchen um Weiterleitung
an die einbezogenen Dienststellen



Dieses Dokument wurde amtssigniert.

Information zur Prüfung des elektronischen Siegels
bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter:
<https://www.wien.gv.at/amtssignatur>