

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/E1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900 4966
E rp@wko.at
W wko.at/oe/news/rechtspolitik

per E-Mail: e1@bmk.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2024-0.368.071	Rp 40.4.2.2024/DD/Sa	4966	27.5.2024
17.5.2024	Dr. Daniela Domenig		

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) geändert wird und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

Den vorliegenden Entwurf beurteilen wir in weiten Teilen grundsätzlich positiv.
Zu einzelnen Bestimmungen schlagen wir nachstehende Ergänzungen bzw. Änderungen vor:

Zu § 9b (Stand der Technik)

Wir schlagen vor, neben den im Entwurf enthaltenen Ergänzungen, § 9b um folgenden weiteren Abs 4 zu ergänzen:

„(4) Die Bestimmungen der Abs 1, 2 und 3 sind für den gesamten Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes und der darauf basierenden Verordnungen bei allen behördlichen Entscheidungen maßgeblich.“

Dies soll der Klarstellung dienen. Wenn nicht im Gesetzestext, sollte zumindest in den erläuternden Bemerkungen darauf hingewiesen werden.

Zu § 12 Abs 1a (Zuständigkeit)

Im neuen Abs 1a sollte folgende Z 4 angefügt werden:

„4. für die Entscheidung von Anträgen auf Bestellung des Prüfungskommissärs gemäß § 13 Abs 1 TFVO und der Zusammensetzung der Prüfungskommissionen gemäß § 15 Abs 2 TFVO.“

Damit könnten Prüfungskommissäre und -kommissionen für Eisenbahnen im Zuständigkeitsbereich des Landeshauptmannes (beispielsweise Anschlussbahnen) mit einem einzigen Antrag in ganz Österreich tätig werden. Dadurch könnte der derzeitigen Praxis, dass

ein Prüfungskommissär neun Anträge (für jedes Bundesland einen Antrag) stellen muss, ein Ende bereitet werden.

Zu § 13a Abs 2 Z 6 und Abs 4 (Jahresbericht)

§ 217 setzt bereits die in Artikel 17 Abs 4 der Sicherheits-RL (EU) 2016/798 enthaltene Vorgabe betreffend Zusammenarbeit der nationalen Behörde mit jener Behörde, die die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer überwacht, um. Eine darüberhinausgehende bürokratische Berichtspflicht, wie nun in § 13a geplant, sieht das Unionsrecht nicht vor (Gold Plating).

Wir schlagen daher vor, sowohl § 13a Abs. 2 Z 6 als auch Abs. 4 zu streichen, zumal Artikel 19 der Sicherheits-RL (Jahresbericht) die gegenständlichen Inhalte nicht explizit aufzählt.

Zu § 15c (Zuverlässigkeit)

Wir regen an, bei der Formulierung der Anforderungen an die Zuverlässigkeit den Wortlaut von Artikel 19 der RL 2012/34/EU zu verwenden.

Zu § 19a (Berechtigter Personenkreis für Überprüfungen)

Nach dem vorliegenden Entwurf sollen gem. § 19a Abs 2 EisbG künftig folgende Prüfberechtigte zu regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen gem. Abs 1 befugt sein:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind; oder
6. im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes.

Der Baumeister iSd § 99 GewO 1994 ist in dieser Liste genauso wenig zu finden, wie in jenen der §§ 31a Abs 2, 32a Abs 6 und 33a Abs 2 EisbG. Auch im - in § 19a Abs 2 Z 6 EisbG statuierten - Verzeichnis gem. § 40 EisbG ist der Baumeister nicht angeführt. Als die im Verzeichnis gem. § 40 geführten Personen (sogenannte „§-40-Personen“) sieht § 40 EisbG grundsätzlich Eisenbahnbedienstete vor, welche die Voraussetzungen des § 40 Abs 2 EisbG erfüllen müssen. Gem. Abs 5 werden bestimmte Personen diesen §-40-Personen gleichgehalten, worunter der Baumeister - wie erwähnt - nicht fällt.

Der Baumeister ist gem. § 99 GewO 1994 unter anderem zur Planung, Berechnung, (Bau-) Leitung sowie zur Durchführung der Bauaufsicht von Hochbauten, Tiefbauten und anderer verwandter Bauten berechtigt, wovon - laut den Gesetzesmaterialien zur GewO 1973 (RV 395 BlgNR 13. GP) - auch Eisenbahnbauten sowie Bahndämme, Bahnbrücken und Gleisanlagen umfasst sind. Auch das Recht zur Erstellung von (Privat-)Gutachten (bzw. Sachverständigentätigkeit) kommt dem Baumeister zu. Somit ist es dem Baumeister aufgrund seiner Gewerbeberechtigung erlaubt, Privatgutachten auf allen Gebieten des Hoch- und Tiefbaus sowie des allgemeinen Bauwesens zu erbringen. Dieses Recht ist dem Planungsbereich des Baumeisters iSd § 99 Abs 1 Z 1 GewO 1994 zuzuordnen, weshalb er Gutachten über Bauten erstellen und dabei auch auf andere Gewerke eingehen darf. Diese (Teil-)Bereiche aus dem Gewerbeumfang des Baumeisters entsprechen im Kern - sieht man von den für die gegenständlichen Zwecke nicht relevanten mediativen und treuhänderischen Leistungen ab - dem Berechtigungsumfang des Ziviltechnikers. Der

Baumeister ist den Personen, die in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt werden („§-40-Personen“), gleichzuhalten.

Wir sprechen uns daher für eine Prüfung und ergänzende Klarstellung im EisbG dahingehend aus, dass auch der Baumeister iSd § 99 GewO 1994

1. zur Durchführung regelmäßig wiederkehrender Überprüfungen gem. § 19a Abs 2 EisbG befugt ist,
2. als Sachverständiger mit der Erstattung von Gutachten gem. § 31a Abs 2 EisbG beauftragt werden kann,
3. zur Erstattung von beizugebenden Gutachten gem. § 32a Abs 6 EisbG befugt ist,
4. zur Erstattung von beizugebenden Gutachten gem. § 33a Abs 6 EisbG befugt ist sowie
5. den Personen, die gem. § 40 Abs 5 EisbG in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt werden, gleichzuhalten ist.

Zu § 21 Abs 9 EisbG (Betriebsleiter)

Wir begrüßen den neu vorgeschlagenen Abs 9 ausdrücklich. Grundsätzlich wäre eine Wahlfreiheit, ob das Unternehmen weiterhin einen Betriebsleiter bestellt oder die Ausnahme des neuen Abs 9 in Anspruch nimmt, wünschenswert.

Zu § 30 EisbG (Eisenbahnaufsichtsorgane)

Die Bestellung von Eisenbahnaufsichtsorganen als „Kann-“, nicht als „Muss-Bestimmung“, würde Eisenbahnunternehmen von veralteten administrativen Belastungen entbinden.

Zu § 54 Z 6 EisbG (Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität)

Wir begrüßen ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Entwurf die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenkapazitäten geschaffen werden soll. Wie in den Erläuterungen beschrieben, ist angesichts der umfassenden Streckensanierungen mittels Totalsperren im deutschen Schienennetz in den kommenden Jahren ohne eine maximal effiziente Nutzung der vorhandenen Trassenkapazitäten auf österreichischer Seite von massiven Problemen für die verladende Wirtschaft und einem Rückgang des Modal Split der Bahn im Güterverkehr sowie von gravierenden Auswirkungen auf den Personenverkehr auszugehen.

Wir unterstützen die damit verbundenen Bestimmungen des Entwurfs und erlauben uns folgenden Hinweis. Gemäß Erläuterungen sollte Z 6 lauten: „durch die systematisierte Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität“ und nicht „die verbundene Funktion „Verkehrsmanagement“. Es dürfte sich um ein redaktionelles Versehen handeln.

Zu § 126 Abs 2 EisbG (Befahrung von Grenzstrecken mittels Lotsen)

Zur Erleichterung von grenzüberschreitenden Verkehren schlagen wir die Prüfung folgender Ergänzung in § 126 Abs 2 vor:

„7. Fahrten zwischen Staatsgrenze und dem auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Grenzbahnhof.“

Derzeit sind die im angrenzenden Ausland tätigen (kooperierenden) Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, wegen oft nur weniger hundert Meter österreichischer Strecke ausschließlich Triebfahrzeugführer mit zusätzlicher Ausbildung für die österreichische Infrastruktur einzusetzen. EVU ohne sonstige Verkehrsleistung in Österreich verfügen über solche Triebfahrzeugführer regelmäßig nicht und scheiden daher als Kooperationspartner von vornherein aus. Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr wird dadurch erheblich eingeschränkt.

Die vorgeschlagene Ergänzung zielt darauf ab, dass die Befahrung der Grenzstrecke durch eine(n) aus dem Ausland kommende(n) Triebfahrzeugführer(in) zukünftig auch mittels streckenkundiger Begleitung (Lotse/Lotsin) zulässig sein sollte. Für den Fall von Bedenken hinsichtlich einer Vereinbarkeit mit Artikel 4 Abs 2 der RL 2007/59/EG, ersuchen wir um Setzung von entsprechenden Maßnahmen auf EU-Ebene.

Zu § 129 Z 1 iVm § 142 Z 2 (neu) EisbG (Mindestalter für Triebfahrzeugführer)

Die Herabsetzung des Mindestalters für Triebfahrzeugführer von 20 auf 19 Jahre ist, insbesondere im Zusammenhang mit dem zunehmenden Fachkräftemangel, sehr zu begrüßen.

Wir bedauern jedoch, dass die Herabsetzung auf den Bereich des Verschubs eingeschränkt ist und fordern daher die Herabsetzung des Mindestalters für alle Arten von Fahrten bzw. für alle Triebfahrzeugführer. Zudem schlagen wir vor, die Herabsetzung des Mindestalters von Triebfahrzeugführern auf 18 Jahre zu prüfen.

Zu § 232a (Pauschale Strafbestimmung)

Straftatbestände müssen aus verfassungsrechtlichen Erwägungen so beschaffen sein, dass die Rechtsunterworfenen in der Lage sind, sich den Inhalt vor ihrem Handeln zu vergegenwärtigen (Legalitätsprinzip - Bestimmtheitsgebot). Auch Art 7 EMRK schließt das Gebot ein, Strafvorschriften so klar zu gestalten, dass es dem Einzelnen möglich ist, sein Verhalten am Gesetz zu orientieren. Eine pauschale Strafbestimmung, wie die im Entwurf vorgeschlagene, wird daher von den Unternehmen und auch in der Literatur kritisch gesehen und sollte entfallen bzw. im Zuge der Novelle nicht aufgenommen werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär