



Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen      Unser Zeichen      Bearbeiter/in      Tel **501 65**      Fax **501 65**      Datum  
2020-0.550. UV/GSt/GL/Hu      Gregor Lahounik      DW 12386      DW 142386      25.09.2020  
379

## Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

### Inhalt des Entwurfs

Mit vorliegendem Entwurf werden die europäischen Vorgaben des sogenannten 4. Eisenbahnpaketes im nationalen Recht umgesetzt. Fokus der EU-Regelungen ist die Vereinheitlichung des europäischen Bahnsystems. Dementsprechend stark ist die vorliegende Novelle von einer Harmonisierung der Bestimmungen geprägt. Nationale Alleingänge sind nur noch bei fehlenden europäischen Regelungen und auf lokal abgetrennten Infrastrukturen möglich. Mit vorliegender Novelle kommen die Österreichischen Bahnen endgültig in Europa an.

### Das Wichtigste in Kürze

Die Vorteile einer europäischen Lösung liegen auf der Hand: Statt zahlreicher, unternehmensinterner Bestimmungen gelten auf den wichtigsten Strecken für alle Bahnen die gleichen Bestimmungen, unabhängig davon, ob sie aus dem In- oder Ausland kommen. Das trifft insbesondere auf die Regelungen bei der Fahrzeugzulassung und bei den TriebfahrzeugführerInnen zu. Bei Letzteren wurde in diversen Arbeitsgruppen intensiv versucht, die Vorteile des europäischen Modells (bedeutend einfachere Prüfungsmodalitäten, Anerkennung der harmonisierten Ausbildungen, Wegfall des Verwaltungsaufwandes) auch auf Bahnen, die nicht zwingend unter die EU-Bestimmungen fallen zu übertragen. Dies

scheiterte allerdings am Widerstand der Interessensvertretung der Bahnen. Insofern wäre „mehr Europa“ und damit weniger Verwaltungs- und Kontrollaufwand möglich gewesen.

Alles in Allem überwiegen aber die Vorteile und die Bestimmungen

- zum Personaleinsatz
- zur Fahrgastsicherheit
- zu den Kontrollmöglichkeiten der Behörde und
- zur Gesundheitsvorsorge nach Unfällen

sind Meilensteine für einen fairen und sicheren Eisenbahnbetrieb.

### **Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs**

#### **§ 9b Stand der Technik**

Das Eisenbahngesetz stellt in vielen Bereichen auf den „Stand der Technik“ ab. Dadurch soll gewährleistet werden, dass Entwicklungen (wie bspw Fahrzeug- und Sicherungssysteme) bei Neubauten und Neufahrzeugen berücksichtigt werden. Ziel der Regelung ist aber auch, dass bestehende Fahrzeuge und Anlagen entsprechend nachgerüstet werden, so eine Notwendigkeit besteht.

Die derzeitige Regelung ist daher sowohl bei der Erstzulassung als auch bei Nachrüstungen ein dynamischer Prozess. Behörden, uU beraten durch Sachverständige, prüfen dabei, ob das notwendige Sicherheitsniveau erreicht wird. Dabei kann auf technische Normen (wie Ö-Normen, EU-Normen usw) zurückgegriffen werden. Es müssen aber auch nicht-genormte Neuentwicklungen des Marktes und der Technik in die Überlegungen einfließen. Die behördliche Prüfung ermöglicht daher auch Abweichungen. Das kann etwa bei nichtgenormten Produkten, die ein identes Sicherheitslevel zu einem günstigeren Preis garantieren, der Fall sein.

Die derzeit angewandte Regelung entspricht dem EU-Recht, eine Änderung ist daher grundsätzlich nicht erforderlich. Dennoch soll die Regelung konzeptionell völlig neu aufgestellt werden.

Der „Stand der Technik“ soll, geht es nach dem Entwurf, künftig auch dann als erfüllt gelten, wenn bloß das Einhalten der „anerkannten Regeln der Technik“, also bspw der Ö- und EU-Normen, nachgewiesen werden kann. Der derzeit vorhandene Ermessensspielraum der Behörde wird auf null reduziert. Die Behörde kann in keinem Fall „mehr“ als in den Normen (Neuentwicklungen, technischer Fortschritt) verlangen. Statt einer Prüfung der Sinnhaftigkeit wird die Behörde auf die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen reduziert. Innovationen, auch in sicherheitskritischen Bereichen, werden verhindert. Die Eisenbahn wird unsicherer. Daher wird diese Änderung der Systematik auf das Schärfste abgelehnt.

Durch den verstärkten Fokus auf die anerkannten Regeln der Technik wird der Druck auf die Behörden, Eisenbahnunternehmen und ausschreibenden Stellen wachsen, ausschließlich

normgerechte Eisenbahntechnik (Fahrzeuge, Gleise, Sicherungseinrichtungen usw) zuzulassen bzw zu finanzieren. Nichtgenormte, aber preiswertere und ebenso sichere Technik, könnten so ins Hintertreffen gelangen. Anders als der exponentiell wachsende Stand der Technik (Industrie 4.0, Materialtechnik usw) entwickeln sich Normen im Schneckentempo und werden oft Jahrzehnte nicht erneuert. Innovationen kommen so bei den Fahrgästen nicht an.

In den Normgremien, etwa bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA - European Railway Agency) ist die Bahnindustrie bestens vertreten. Sie steuert faktisch den Normsetzungsprozess. Fahrgastinteressen werden nicht, die Interessen der Beschäftigten nur sehr selektiv, etwa bei der ergonomischen Gestaltung des Gasfedersitzes, berücksichtigt. Ebenso kaum beteiligt sind jene Stellen, die den Personenverkehr auf der Schiene finanzieren. In Österreich sind das Bund, Länder und Gemeinden. Rund 90 % der Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen von diesen Körperschaften. Bund, Länder und Gemeinden finanzieren daher zu einem großen Teil die Fahrzeuge, über die Schienenmaut tragen sie auch zur Infrastrukturfinanzierung bei.

Die vorgesehene Regelung verhindert Innovation, senkt das Sicherheitsniveau und kann alle Beteiligten zu Gunsten der Bahnindustrie teuer zu stehen kommen. Die Änderung des § 9b ist daher aus Sicht der BAK zu streichen.

### **§ 12 Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeiten werden nur rudimentär verändert, es soll, geht es nach dem Entwurf, weiterhin über 100 zuständige Behörden geben (alle Bezirksverwaltungsbehörden, die neun Länder und den Bund). Die Zuständigkeit bleibt dadurch sehr breit gefächert, obwohl die Eisenbahn ein Gebiet ist, in dem ein enormes, sicherheitskritisches Fachwissen erforderlich ist. Statt die Kompetenzen breit zu streuen sollten sie möglichst gebündelt werden.

Die BAK fordert daher, möglichst viele Entscheidungen auf Bundes-, bzw Landesebene zu konzentrieren und zwar wie folgt:

Der Landeshauptmann als Behörde ist zuständig für alle Angelegenheiten der Straßenbahnen, Anschlussbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen. In allen anderen Fällen ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die zuständige Behörde. Die Zuständigkeiten der Bezirksverwaltungsbehörden sollten gestrichen werden.

### **§ 13a Berichte an die Europäische Kommission**

**Abs 2 Z 2:** Gemäß Artikel 19 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2016/798) müssen alle Vorschriften im Bereich der Sicherheit in einem Bericht veröffentlicht werden. Im vorliegenden Entwurf sind die sicherheitsrelevanten „genehmigten Dienstvorschriften gemäß § 21a EisebG“ nicht enthalten. Ebenso sind „Zertifizierungsausnahmen“ im Bericht zu veröffentlichen (Artikel 15 der Richtlinie), auch diese fehlen. Beide sind aufzunehmen.

**Abs 2 Z 3:** Die angeführten Audits und Kontrollen werden auch von anderen Behörden – etwa dem Verkehrsarbeitsinspektorat – durchgeführt. In Kombination mit Artikel 3 der Richtlinie bleibt unklar, inwieweit diese in die Berichte einzufließen haben. Das ist zu spezifizieren.

### **§ 15h Fehlende Voraussetzungen**

Die Bestimmung, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen die Behörde informieren müssen, wenn die Voraussetzung für eine Konzession nicht mehr vorliegen, wird begrüßt.

### **§ 15j Meldepflichten von Straferkenntnissen anderer Behörden**

Behörden, Strafbehörden und Insolvenzgerichte sollen künftig, so sieht es der Entwurf vor, der Bundesministerin bzw dem Bundesminister mitteilen, wenn die Zuverlässigkeit der Personen, die für die Erbringung von Verkehren in einem Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich sind, nicht mehr gegeben ist. Insbesondere sind Verstöße gegen die Zuverlässigkeitskriterien des § 15c Z 1, 2 und 3 (Freiheitsstrafen, Insolvenzen, Pflichten aus dem Zollrecht und dem ArbeitnehmerInnenschutz usw) zu melden.

Nicht zu melden sind nach dem Entwurf Verstöße gegen Z 4, (Verstöße gegen Pflichten aus den Kollektivverträgen). Das ist nicht nachvollziehbar und widerspricht den Regelungen der EU-Richtlinie über die Zuverlässigkeit. Artikel 19 lit e der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums (RL 2012/34 idF 2016/2370) sieht für die Zuverlässigkeit zwingend vor, dass „kein Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten ergangen ist, die gegebenenfalls nach nationalem Recht aus allgemein verbindlichen Tarifverträgen hervorgehen.“ Diese Vorgabe muss sich aus Sicht der BAK in die Meldepflichten aufgenommen werden.

### **§ 19 Vorkehrungen**

Die Neuformulierung der Z 3 und 4 des Abs 3 des § 19 wird begrüßt. Hier wird (endlich) klargestellt, dass Eisenbahnen von Bahnbenutzenden, allen voran den Fahrgästen, gefahrlos benützt werden können müssen. Ebenso wird für das gesamte Eisenbahnrecht einheitlich geregelt, dass nur geeignetes Personal eingesetzt werden darf.

§ 19 ist aus Sicht der BAK allerdings dadurch zu ergänzen, dass die Kosten für die erforderlichen Überprüfungen der Eignung durch das Eisenbahnunternehmen, bei dem die Betriebsbediensteten beschäftigt sind, zu tragen sind.

Einer vereinheitlichten Regelung für Fahrgäste bedarf es auch bei der Zugänglichkeit zu Fahrzeugen und Bahnhöfen. Derzeit wird die Zugänglichkeit vor allem durch mehrere Verordnungen determiniert, etwa im Bereich eines barrierefreien oder erleichterten Zugangs zu Stationen und Fahrzeugen für Menschen mit Behinderung, Schwangere, Personen mit kleinen Kindern oder Personen mit einem Gipsbein. In den einzelnen Verordnungen gibt es dazu allerdings viele unterschiedliche Bestimmungen. Während die Regelungen der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (§ 6 der EisbBBV) und die Regelungen der Straßenbahnverordnung (§ 5a der StrabVO) zumindest das gleiche Ziel verfolgen, gibt es derlei Bestimmungen bei den Fahrgastrechten nicht. Es besteht allgemein ein „Wirrwarr“ von Bestimmungen und möglichen Anwendungsbereichen.

Es gilt eine einheitliche Regelung im EisbG zu verankern. Es wird daher seitens der BAK vorgeschlagen, die Formulierung der „jüngsten“ Verordnung (§ 5a der StrabVO) direkt in das EisbG zu überführen:

„Zu den baulichen und betrieblichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, welche es ermöglichen die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge durch ältere Personen, Menschen mit Behinderung, Schwangere, Kinder und Fahrgäste mit kleinen Kindern sowie sonstige in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes, BGBl. I Nr. 82/2005 zu machen.“

### **§ 19a Regelmäßig wiederkehrende Prüfungen**

§ 19a EisbG sieht derzeit „regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen“ von Eisenbahnunternehmen vor, die „über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem“ (§ 39c EisbG) verfügen. Die vorgesehenen regelmäßigen Überprüfungen werden allerdings nicht durch die Behörde selbst, sondern durch externe Sachverständige durchgeführt. Als Begründung für den Einsatz der außerbehördlichen Kontrolle wird die Entlastung der Eisenbahnbehörden genannt.

Die Prüfung der Unternehmen erfolgt häufig von sog § 40 Personen (§ 40 EisbG), das sind Personen, die im Unternehmen beschäftigt sind. Diese Personen sind weder von der Behörde beliehen, noch werden ausreichende Unabhängigkeitskriterien gegenüber den sie beschäftigenden Unternehmen formuliert.

Gemäß § 19a (2) müssen die Prüfberechtigten auf Basis der Unterlagen der Eisenbahnunternehmen ihre Überprüfung vornehmen. Dabei haben sie von der inhaltlichen Richtigkeit der Unterlagen der Eisenbahnunternehmen auszugehen. Bei der Überprüfung darf von diesen Unterlagen nur dann abgewichen werden, wenn „der tatsächliche Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und des sonstigen Zugehørs augenscheinlich nicht dem in diesen Unterlagen ausgewiesenen Zustand entspricht.“ Dies bedeutet, dass die Sachverständigentätigkeit strukturell auf offenkundige Problemfälle eingeschränkt wird und eine weitergehende Prüftätigkeit durch die Prüfberechtigten nicht durchgeführt werden kann. Es ist äußerst fragwürdig, inwieweit eine derartige, auf Oberflächlichkeit konzipierte Prüftätigkeit überhaupt den Ansprüchen einer Sachverständigentätigkeit entsprechen kann.

Es bedürfte daher, um überhaupt einer Sachverständigentätigkeit gerecht werden zu können, einer besonders intensiven Überprüfung des tatsächlichen Zustands. Genau diese intensive Überprüfung erscheint aber vom Gesetzgeber nicht gewollt zu sein. Die hier vorgesehene Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit der Unterlagen ist damit aus rechtsstaatlichen Gründen als nicht sachgerecht zu qualifizieren und wird von der BAK vehement abgelehnt.

Das Konzept der regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen gemäß § 19a EisbG ist widersprüchlich, unsachgerecht und rechtsstaatlich problematisch. Es wird ein

Überprüfungskonzept zwischen Selbstüberprüfung und externer Überprüfung entworfen, das von beiden Varianten Teilaspekte miteinbezieht und daher insgesamt keine Plausibilität für sich beanspruchen kann.

### **§ 19e (neu) Innerbetriebliches Meldewesen**

Die BAK regt an, einen neuen Paragraphen „innerbetriebliches Meldewesen“ einzufügen. Ziel ist es, analog zum bewährten System in der Luftfahrt, die Sicherheit zu erhöhen und zwar wie folgt:

„Es sind vom Unternehmen Möglichkeiten vorzusehen, Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse auch anonym und spontan melden zu können. Die meldenden Personen sollten nicht mit Strafen oder Diskriminierung für unbeabsichtigte Fehler oder die Offenlegung solcher Informationen rechnen müssen.

Die Ereignisse sind zu untersuchen und auszuwerten und es haben Vorbeugemaßnahmen, über die die MitarbeiterInnen zu informieren sind, ergriffen zu werden.“

### **§ 21 Betriebsleiter**

Betriebsleiterinnen und Betriebsleiter sind Dreh- und Angelpunkt für einen sicheren Eisenbahnbetrieb. Völlig zu Recht werden diese von der Behörde zertifiziert. Eine „Selbstzertifizierung“ durch das Eisenbahnunternehmen kann alleine deshalb nicht ausreichen, da gemäß der Eisenbahn- Eignungs- und Prüfungsverordnung, die Betriebsleitung nach absolvierter Grundausbildung auch im Wege des Selbststudiums die erforderlichen weiteren infrastruktur- und fahrzeugbezogenen Fachkenntnisse erlangen kann. Somit würde jegliche neutrale (außerbetriebliche) Überprüfung fehlen. Die Qualifikation einer derartigen Schlüsselposition muss, wie im Entwurf vorgesehen, auch weiterhin von der Behörde im Zuge eines Zulassungsverfahrens geprüft werden.

Der Gewerkschaft *vida* liegen Informationen vor, dass Personen bei mehreren Eisenbahnunternehmen als BetriebsleiterInnen bzw deren StellvertreterInnen genehmigt und beschäftigt sind. Werden mehrere BetriebsleiterInnen-Jobs von nur einer Person ausgeübt, führt dies unweigerlich zu Konflikten bei der Ausübung der Tätigkeit (Erreichbarkeit, Unabhängigkeit, Verfügbarkeit, koordinierende Abwicklung von Aufgabenstellungen, Abstimmung zwischen mehreren Unternehmen). Die allgemeinen Anforderungen an BetriebsleiterInnen (vgl dazu auch die Regelungen der Eisenbahnverordnung) können derart nicht ordnungsgemäß erfüllt werden. Die Anzahl der Unternehmen, für die eine Person tätig sein kann ist zu beschränken.

### **§ 21a Allgemeine Anordnungen**

Der Entwurf sieht das Beibehalten der Genehmigungspflicht der sog Dienstvorschriften vor. Das wird ausdrücklich begrüßt. So lange keine allgemein gültigen Regelungen über Verordnungen vorliegen, wäre das Aufheben der Genehmigungspflicht der Dienstvorschriften ein Sicherheitsfiasko.

Dienstvorschriften sollten jedoch von der Behörde in einer angemessenen Frist genehmigt werden.

### **§ 21b Einsatz der Beschäftigten nach außergewöhnlichen Ereignissen**

Gerade nach außergewöhnlichen Ereignissen sehen sich die Beschäftigten einer enormen psychischen Belastung ausgesetzt. Wie mit diesen Vorfällen umgegangen wird, ist in den einzelnen Unternehmen sehr unterschiedlich. Nicht immer steht dabei die Eisenbahnsicherheit und der (langfristige) Gesundheitserhalt der Beschäftigten im Vordergrund. Um dem entgegen zu wirken, ist eine einheitliche Vorgehensweise für den Verkehrsträger Eisenbahn unumgänglich, das wird mit dieser Novelle endlich erreicht.

Die vorgeschlagene Änderung, wonach Beschäftigte für 72 Stunden keinen Dienst nach schweren Unfällen versehen dürfen, wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt. Dadurch wird die Sicherheit auf der Schiene erhöht und werden Krankenstände verringert. Sie entspricht auch den klaren Vorgaben aus dem Gesundheitsschutz. Aus arbeitspsychologischer Sicht ist es generell aber nicht vertretbar, innerhalb der 72 Stunden wieder zu arbeiten. Es wird auch realistischer Weise kein Arbeitspsychologe das Risiko eingehen und den Triebfahrzeugführer „fahrtauglich“ erklären. Daher sollte auch die Ausnahmemöglichkeit durch das „psychologische Gutachten“ gestrichen werden. Eine psychische Betreuung der Unfallbeteiligten unmittelbar nach dem Ereignis ist erforderlich, während und auch nach den 72 Stunden. Dies ist aufzunehmen. Nicht erfasst sind FahrerInnen, die den Unfall gar nicht bemerken und erst später davon informiert werden. Diese sollten auch unter die Schutzbestimmungen fallen.

### **§ 21c (1 Z 1) Qualifizierte Tätigkeiten**

Die Verordnungsermächtigung des § 21 Abs 1 Z 1 ist die Grundlage für die Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung. Der derzeitige Geltungsbereich der Verordnungsermächtigung soll von „Haupt- und vernetzte Nebenbahnen“ in „Eisenbahn“ geändert werden. Das wird ausdrücklich begrüßt, denn dadurch können die bewährten Regelungen der EisbEPV, ggf mit einigen Änderungen, auf weitere Bahnen (wie nicht vernetzte Bahnen und Anschlussbahnen) und Hilfs- und Serviceeinrichtungen ausgedehnt werden. Dies stellt auch einen wichtigen Schritt in Richtung Harmonisierung der Regelungen des Verkehrsträgers dar.

### **§ 21c (1 Z 9 neu) Qualifizierte Tätigkeiten**

Derzeit können sich Eisenbahnunternehmen selbst entscheiden, welche PrüferInnen die Prüfung ihrer (neuen) Beschäftigten abnehmen, wobei die PrüferInnen zumeist bei dem aussuchenden Unternehmen beschäftigt sind. In Anlehnung an die Bestimmungen des Führerscheingesetzes sollte bei der Eisenbahn die Einteilung der sachverständigen PrüferInnen künftig von der Behörde vorgenommen werden. So wird der faire und neutrale Prüfungsablauf zusätzlich unterstützt.

Um die Modi der neutralen Bestellung und der Vergütung der PrüferInnen umfassend regeln zu können, sollte eine entsprechende Verordnungsermächtigung ins EisbG aufgenommen werden.

### **§ 21c (1b neu) Qualifizierte Tätigkeiten Straßenbahn**

Die Ausbildung fast aller EisenbahnerInnen ist in einer Verordnung (EisbEPV) geregelt. Deren Regelungen haben sich bewährt. Es sollte daher für weitere Schienenverkehre, allen voran die Straßenbahnen, eine ebensolche Ausbildungsverordnung geben. Die BAK fordert, dafür in § 21c in Form einer Verordnungsermächtigung Vorsorge zu treffen.

### **§ 30 Eisenbahnaufsichtsorgane (neu)**

Eisenbahnaufsichtsorgane sind für den Betrieb einer Eisenbahn unerlässlich. Die derzeitige Regelung lässt allerdings viele Fragen, etwa jene der Anzahl, der Ernennung und des Einsatzes offen. Daher fordert die BAK diese, unter Berücksichtigung des Erlasses des Ministeriums zu den Eisenbahnaufsichtsorganen (GZ BMVIT-220.031/0004-IV/SCH2/2014), im vorliegenden Entwurf wie folgt gesetzlich zu verankern:

#### **(1) Anzahl und Aufgaben**

Eisenbahnunternehmen haben Eisenbahnbedienstete zur Überwachung des Verhaltens aller Personen gegenüber Eisenbahnanlagen einer öffentlichen Eisenbahn, in auf öffentlichen Eisenbahnen betriebenen Schienenfahrzeugen und im Verkehr auf einer öffentlichen Eisenbahn zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane).

Eisenbahnaufsichtsorgane sind in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb, unter besonderer Berücksichtigung des Schutzbedürfnisses von Reisenden und unter besonderer Berücksichtigung möglicher Unfall- und Gefährdungsquellen für Reisende, erforderlichen Anzahl einzusetzen. Jeder Zug muss mit mindestens einem Eisenbahnaufsichtsorgan besetzt werden, welches durch regelmäßigen Durchgang, auch während der Fahrt, für Ordnung und Sicherheit sorgen kann.

Von einer Besetzung eines Zuges mit einem Eisenbahnaufsichtsorgan kann abgesehen werden, wenn sichergestellt ist, dass spätestens nach wenigen Minuten nach Eintritt einer Ereignismeldung die entsprechenden Handlungen durch die Eisenbahnaufsichtsorgane durchgeführt werden können.

#### **(2) Einsatz**

Eisenbahnaufsichtsorgane sind auf allen Bahnanlagen inkl. deren Gefährdungsbereichen einzusetzen. Die Überwachung schließt die der Ordnung auf den Bahnhofvorplätzen mit ein, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind. Bei Eisenbahnen, auf denen Zugangsrechte ausgeübt werden, hat die Überwachung auch das Verhalten von Drittfirmen und der Eisenbahnbediensteten von Zugang ausübenden Eisenbahnunternehmen einzuschließen, soweit das für die Gewährung der Sicherheit und Ordnung der Abwicklung des jeweiligen Betriebes der Eisenbahn und des jeweiligen Verkehrs auf der Eisenbahn insgesamt erforderlich ist. Einzelne Einsatzgebiete können durch Verordnung oder Bescheid näher präzisiert werden.

(3) Ernennung

Für die Ernennung muss das in Aussicht genommene Organ eine Qualifizierung, welche in einer Verordnung gem. § 21c näher zu erläutern ist, erhalten. Die daraus erwachsenen Schulungskosten dürfen keinesfalls auf die zu schulende Person abgewälzt werden.

Neben der direkten Ernennung durch die Behörde, können Eisenbahnunternehmen geeignete Personen mit deren Zustimmung namhaft machen. Aus deren Kreis werden Organe durch die Behörde ernannt und ausschließlich von der Behörde unter Eid genommen.

Das Organ kann von der Behörde abberufen werden.

In der Ausübung seiner behördlichen Tätigkeit darf das Organ nicht behindert werden. Das Entgelt muss fortbezahlt werden.

Die Organe müssen bei Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit mit einem Ausweis versehen sein, aus dem ihre Eigenschaft und ihre Überwachungsbefugnisse hervorgehen.

Im Rahmen des Dienstvertrags können den Arbeitnehmerinnen und den Arbeitnehmern die diese Funktionen erfüllen weitere Pflichten durch das Eisenbahnunternehmen aufgetragen werden.

Gegen Anordnungen der unmittelbaren Befehls- und Zwangsgewalt der Organe kann beim zuständigen Verwaltungsgericht binnen acht Wochen berufen oder Beschwerde eingelegt werden. Der Beschwerde kommt keine aufschiebende Wirkung zu.

(4) Kontrolle und Entzug

Die Behörde kann Vorkehrungen treffen, um jederzeit zu überprüfen, ob die Organe die Voraussetzungen erfüllen.

Ist ein Eisenbahnunternehmen der Auffassung, dass Organe eine oder mehrere geforderte Voraussetzungen nicht mehr erfüllen oder wird ein Dienstverhältnis eines Organs aufgelöst, erstattet es unverzüglich Anzeige bei der Behörde. Diese entscheidet über ein Beibehalten der Funktion des Organs. Bis zu deren Entscheidung ruht die Funktion des Organs.

Die Entlassung aus der Funktion des Organs kann sowohl seitens der Unternehmen als Arbeitgeber bzw seitens des Organs unter Bekanntgabe von wichtigen Gründen beantragt werden.

(5) Register

Bei der Behörde ist ein Register über alle erteilten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelaufenen, ruhenden, entzogenen, als verloren oder zerstört

gemeldeten Bescheinigungen für Organe zu führen. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren. Das Organ erhält Zugang zu seinen gespeicherten Daten und erhält eine Kopie seiner Daten.

Der bisherige Abs 3 erhält die Bezeichnung 6

#### **§ 40**

Die vorgesehene Änderung, wonach die Verzeichnisse der § 40 Personen im Internet durch die Behörde bereitgestellt werden, wird begrüßt.

Die Modi der Bestellung und der Abbestellung dieser Personen sollten spezifiziert werden.

#### **§ 47 Ausnahmen – Betreten von Eisenbahnanlagen**

In § 47 werden Ausnahmen vom Betreten des Gefährdungsbereichs von Bahnanlagen für bestimmte Berufsgruppen (VAI, Zoll usw) gemacht. Diese Personengruppen dürfen Gefahrenbereiche selbst dann betreten, wenn sie hierfür nicht die notwendige Ausbildung haben. Dies widerspricht der Sicherheit der Eisenbahn und ist zu streichen. Das Betreten sollte nur mit einer Erlaubniskarte gemäß Eisenbahnschutzvorschriften und nur nach einer entsprechenden Ausbildung (§ 23 EisbEPV) gestattet werden.

#### **§ 48a Eisenbahnübergänge**

Die Behörde hat, so sieht es der Entwurf vor, für die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung eine Frist von mindestens zwei Jahren zu gewähren. Diese Frist erscheint aus Sicht der BAK sehr lange, insbesondere dann, wenn es sich um eine gefährliche Kreuzung (Unfallhäufungspunkt) handelt.

#### **§ 49 Kostentragung**

Bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (durch Schranken, Lichtsignale usw) muss sich der Träger der Straßenbaulast unter Umständen an deren Finanzierung beteiligen. Die (bauliche) Sicherung erfolgt, sowohl in der Planung als auch in der Durchführung zumeist durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hier sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Kosten transparent dargestellt werden müssen und wonach nur branchenübliche Kosten verrechnet werden dürfen.

#### **§ 59 Schienennetznutzungsbedingungen**

Es ist vorgesehen, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher und „einer anderen Sprache“ der Union veröffentlichen sollen. Das ist zu weitreichend. Die Bedingungen sollten in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht werden.

#### **Abgabe für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen**

Die EU Richtlinie sieht die Möglichkeit vor, eine Abgabe für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einheben zu können (Artikel 12 der Richtlinie 2012/34/EU). Der Artikel wurde nicht umgesetzt, brächte aber die Chance, den gemeinwirtschaftlichen Verkehr in Österreich

zu stärken. Daher schlägt die BAK vor, diese Regelung im Eisenbahngesetz an geeigneter Stelle aufzunehmen.

#### **§ 65 Abs 10 (Netzfahrplanerstellung)**

Die vorgeschlagenen Änderungen bei der Trassenzuweisung werden kaum substantielle Auswirkungen haben. Die BAK hält entschieden fest, dass die derzeitigen Vorrangkriterien zu Gunsten des gemeinnützigen Personenverkehrs jedenfalls weiterhin Anwendung finden müssen. Nur dank dieser kann ein sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Verkehr, insbesondere in den Agglomerationen, stattfinden.

#### **§ 67b Umweltbezogene Auswirkungen**

Die Verordnungsermächtigung über die Berücksichtigung der umweltbezogenen Auswirkungen bei den Wegeentgelten (Schienenmaut) und die Verfahren zu deren Messung wird begrüßt. Sie ermöglicht es, die Stärken der Bahn noch weiter auszuspielen.

#### **§ 67c Entgelte für die Instandhaltung**

In § 67c wird eine Regelung für die Höhe der Schienenmaut im Zuge von Instandhaltungsarbeiten getroffen. Die Instandhaltungsarbeiten werden vom Infrastrukturbetreiber durchgeführt. Die Entgelte der Maut bekommt letzten Endes wieder der idente Infrastrukturbetreiber. Der Sinn der Regelung ist nicht erkennbar.

#### **§ 75d Ausbildung und Qualifikation**

Es ist zu begrüßen, dass die Bestimmungen zur Ausbildung der Beschäftigten detaillierter als bisher in das EisbG aufgenommen werden sollen. Weitaus klarer als im Entwurf sind allerdings die Regelungen des Artikel 13 der Sicherheitsrichtlinie (RL 2016/798), deren Wortlaut daher übernommen werden sollte. Damit würde auch verankert werden, dass Ausbildungen inkl Streckenschulungen nur in Schulungseinrichtungen durchgeführt werden dürfen.

Hinsichtlich der Anerkennung der bisherigen Ausbildungen (Abs 2) wird festgehalten, dass diese für die meisten Tätigkeiten bereits in der einer Verordnung (Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung EisbEPV § 50) konkretisiert werden. Die Bestimmungen für jene Tätigkeiten, die im § 75d angeführt werden und nicht unter die Bestimmungen des § 50 EisbEPV fallen (etwa die TriebfahrzeugführerInnen), müssten analog zur EisbEPV präzisiert werden.

Abs 4 ist jedenfalls zu streichen, die Eignung der Beschäftigten ist umfassender im § 19 geregelt.

Ein wesentlicher Teil der Ausbildung der Eisenbahnbeschäftigten bildet die sogenannte Streckenschulung. Über ein allumfassendes Wissen über die „Strecke“ verfügt in erster Linie der Infrastrukturbetreiber. Dementsprechend ist im EisbG zu verankern, dass dieser vorzugeben hat, welche Kenntnisse erforderlich sind und wie sie erlangt werden können.

### **§ 86 Ausnahmen aus dem Geltungsbereich**

Die EU sieht grundsätzlich eine technische Harmonisierung aller Eisenbahnen vor. Es sollen Fahrzeuge, Sicherungssysteme undgim vereinheitlicht werden. Ausnahmen werden dabei Bahnen zugestanden, die mit anderen Bahnen nicht vernetzt sind. Von dieser Ausnahmemöglichkeit wird im vorliegenden Entwurf Gebrauch gemacht.

Die Ausnahme des § 86 Abs 2 Z 4 ist aus Sicht der BAK allerdings zu weitreichend, letztlich könnten die in § 86 Abs 2 Z 4 angeführten Schienenfahrzeuge auch auf vernetzten Bahnen zum Einsatz kommen. Z 4 ist daher durch „, sofern sie auf Infrastrukturen gem. Z 3 verkehren“ zu ergänzen.

### **§ 99 Begriffsbestimmungen**

Im letzten Satz des Abs 3 können nur „Eisenbahnunternehmen oder sonstige Dritte“ und nicht „Eisenbahnunternehmen und sonstige Dritte“ gemeint sein.

### **§ 113 grundlegende Anforderungen**

Der redaktionelle Fehler ist in § 113 zu korrigieren, korrekterweise muss es „Eisenbahnunternehmen“ und nicht „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ lauten (vgl auch Art 26 Abs 1 RL 2016/797).

### **§ 125 und 129 TriebfahrzeugführerInnen**

Es fehlt der Hinweis, dass die Anforderungen gemäß der EU-rechtlichen Vorgaben, insbesondere der TriebfahrzeugführerInnenrichtlinie (RL 2007/59), der Sicherheitsrichtlinie (RL 2016 /798) und weiterer, allfälliger nationaler Bestimmungen in einem Mindestmaß von 52 Wochen in einer Schulungseinrichtung (Art 13 der RL 2016/798) zu schulen sind.

Es ist zu begrüßen, dass die von der Unternehmerseite geforderte Herabsenkung des Mindestalters der sogenannten „A und B TriebfahrzeugführerInnen“ von derzeit 20 bzw 21 auf 18 Jahre nicht umgesetzt wird. Ein Herabsetzen hätte eine massive Gefährdung der Eisenbahnsicherheit bedeutet.

### **§ 145 Grenzüberschreitender Verkehr**

Die Streichung des Abs 3 wird begrüßt, letztlich macht eine unmittelbar rechtswirksame Verordnung (VO 2019/554) dies notwendig. Die EU VO regelt vereinfachte Kenntnisse von Beschäftigten auf ganz spezifischen, im Voraus festgelegten, Pilotstrecken. Da, gemäß der VO, im Zuge der Festlegung der Strecken auch Vertreter des Personals zu konsultieren sind, sind diese über die Auswahl zu informieren. Der Erfahrungsbericht der gemäß EU-VO an die Genehmigungsstellen zu übermitteln ist, ist der Personalvertretung zur Verfügung zu stellen. Die räumliche Festlegung und allfällig weitere erforderliche Informationen der Pilotstrecken sollten im Internet bereitgestellt werden.

### **§ 155 Ausbildungskosten**

Die Richtlinie 2007/59/EG sieht im Art 24 vor, dass sicherzustellen ist, dass die von einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber für die Berufsausbildung eines Triebfahrzeugführers getätigte Investition nicht auf unberechtigte Weise einem anderen

Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber zu Gute kommen darf. Dies selbst dann wenn der Triebfahrzeugführer sich freiwillig für dieses andere Eisenbahnunternehmen oder diesen anderen Infrastrukturbetreiber entscheidet.

In Österreich werden derzeit die Ausbildungskosten bei einem Unternehmenswechsel (auch) von den wechselnden Beschäftigten getragen. Dadurch entsteht dem aufnehmenden Unternehmen der Vorteil, eine hochqualifizierte Mitarbeiterin bzw einen hochqualifizierten Mitarbeiter zu erhalten, ohne die Ausbildungskosten dafür tragen zu müssen. Das entspricht nicht der Richtlinie. Die BAK fordert daher, dass die Ausbildungskosten dem Eisenbahnunternehmen bzw dem Infrastrukturbetreiber, welches die Kosten für die Ausbildung getragen hat, von jenem Eisenbahnunternehmen oder jenem Infrastrukturbetreiber, bei welchem der Triebfahrzeugführer in einem neuen Dienstverhältnis steht, nach einem bestimmten terrassierten Schlüssel (80 % im ersten, 60 % im zweiten und 40 % im dritten Jahr) zu ersetzen sind.

#### **§ 214 Aufsicht**

Die Personalvertretung ist ein verlässlicher Partner bei der Beseitigung möglicher Gefahrenquellen und unterstützt selbstverständlich die Unternehmen und Behörden in ihrem Bestreben, eine optimale Betriebsführung zu organisieren, letztlich haben die Gefahrenquellen unmittelbare Auswirkungen auf die Beschäftigten. Ein allzu leichtfertiger Umgang mit sicherheitsrelevanten Bestimmungen führt außerdem zu unfairen Wettbewerbsvorteilen. Es erscheint daher zweckdienlich die BetriebsrätInnen bzw PersonalvertreterInnen beizuziehen bzw zu informieren. Auf Antrag sollten die Organe der Arbeitnehmerschaft Parteistellung erhalten.

#### **§ 216 Triebfahrzeugführer Einsatzzeiten**

Es ist sicherzustellen, dass Arbeits- und Einsatzzeiten, die die TriebfahrzeugführerInnen im Ausland geleistet haben, aufgezeichnet werden. Nur so kann eine Überprüfung stattfinden. Die BAK fordert das BMK auf, auf europäischer Ebene den verpflichtenden Einsatz von Arbeitszeitaufzeichnungsgeräten, analog zum Straßenverkehr (intelligenter Fahrtenschreiber), voranzutreiben und einzufordern. So können alle Zeiten (Arbeits-, Lenk-, Ruhe-, und sonstigen Zeiten) fälschungssicher erhoben und Wettbewerbsverzerrungen sowie Sozialdumping verhindert werden.

Bei der Formulierung „damit er seine Rolle (...) wahrnehmen kann“ ist unklar worauf sich „er“ bezieht. Sinngemäß können nur die Behörden und die Arbeitsinspektorate gemeint sein. Entsprechend sollte auf „damit sie ihre Rollen (...) wahrnehmen können“ abgeändert werden.

#### **§ 222 Ankündigung der Aufsicht**

Dem Entwurf entsprechend ist eine Aufsichtstätigkeit 14 Tage vorher anzukündigen (§ 216 Abs 1). Dies führt die Aufsichtstätigkeit ad absurdum, selbst dann, wenn die Regelung des Abs 1 durch den Abs 2 relativiert wird. Die Bestimmung ist ersatzlos zu streichen. Alle MitarbeiterInnen der Aufsicht sollten einen Dienstausweis erhalten.

## 12. Teil, §§ 224ff, Strafen

Der Mangel an unterschiedlichen Durchsetzungsinstrumenten ist äußerst problematisch. Derzeit gibt es die Möglichkeit einer geringen Geldstrafe und – als einzige Eskalationsstufe – den Konzessionsentzug. Erstere ist gering und trifft in den wenigstens Fällen jenen Personenkreis, der für das Unternehmen die Gesamtverantwortung hat. Vielfach werden damit nahezu beliebig austauschbare Personen belangt. Die Möglichkeit des Konzessionsentzuges ist verkehrspolitisch widersinnig und wird sinnvollerweise nicht angewandt (werden). Das Strafsystem ist so aber weder abschreckend noch wirksam. Dies trifft auf die Erststrafe und im besonderen Ausmaß auf die Wiederholung zu.

Verstöße gegen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes bzw gegen Verordnungen, die aufgrund des EisbG erlassen wurden, werden nicht zur Gänze in den Strafbestimmungen erfasst. Die BAK fordert daher folgende weitere Strafbestimmungen:

Es sind Strafbestimmungen für Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit den Registern (Rollmaterial, EisbEPV und Eisenbahnaufsichtsorgan) festzulegen.

Es sind Strafbestimmungen für Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit den Schulungseinrichtungen festzulegen.

Es sind Strafbestimmungen für Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit der Sicherheitsbehörde festzulegen.

Es sind Strafbestimmungen für Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit dem Fahrgastrechtegesetz festzulegen.

Es sind Strafbestimmungen für das Blockieren von straßengebundenen Schienenfahrzeugen durch andere Fahrzeuge (Pkw, Lkw) vorzusehen.

Die Knüpfung einer Sanktion an einen „schwerwiegenden“ Verstoß (vgl bspw § 167 Abs 2) ist inhaltlich nicht verständlich und entspricht wohl auch nicht der Intention des Art. 22 der EU-VO (EG) Nr. 1371/2007.

## 12. Teil, §§ 227ff Strafhöhe

Es wird angemerkt, dass Verstöße gegen andere als die oben angeführten Bestimmungen, etwa Verstöße gegen Mitbenützungrechte einer Schieneninfrastruktur, mit einem höheren Strafmaß (36.000 €) als Verstöße gegen sicherheitsrelevante Bestimmungen bedroht sind. Wettbewerbsverstöße können um das Fünzigfache höher (726 € vs 36.000 €) bestraft werden als Verstöße gegen die Sicherheit und damit gegen Leib und Leben. Hier ist die Verhältnismäßigkeit nicht mehr gewahrt. Es wird festgehalten, dass im EisbG die geforderten Sanktionen der Sicherheitsrichtlinie (vgl Art 30 der RL 2016/798/EG) zwar vorhanden sind, sie allerdings nicht den ebendort angeführten Kriterien entsprechen. Aufgrund ihrer Höhe sind sie weder abschreckend, noch vorbeugend, noch wirksam.

Die BAK fordert daher die Strafen massiv zu erhöhen.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen und erhebt gegen die Änderungen im Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) keinen Einwand.