



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

E-Mail: e1@bmk.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 1. Oktober 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem vom 3. September 2020, Geschäftszahl: 2020-0.550.379 übermittelten Schreiben betreffend „Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden“ nimmt der Österreichische Städtebund wie folgt Stellung:

Allgemeine Bestimmungen:

Gegen die Änderungen bestehen grundsätzlich keine Einwendungen. Es wird aber auf folgende Auswirkungen dieser Änderungen hingewiesen:

Der vorgesehene Übergang der Zuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde an den Landeshauptmann (§ 12) bedeutet im Konkreten eine Spaltung der Zuständigkeit für jeden Betrieb mit Anschlussbahn. Der bisher leitende Gedanke des One-Stop-Shop für Betriebsanlageninhaber wird durch diese Zuständigkeitsverschiebung deutlich konterkariert.

In der Praxis würde dieser Zuständigkeitsübergang zu Abgrenzungsschwierigkeiten sowie zu Zuständigkeitsproblemen in

Beschwerdefällen führen. Ob eine Belästigung durch Lärm, Staub, Geruch etc. von jenem Teil der Betriebsanlage ausgeht, der dem Eisenbahnrecht oder dem Gewerberecht unterliegt, wird hinkünftig nicht bloß zur behördeninternen Frage, sondern auch entscheidend für die Nachbarn. Bei Verfahren für Änderungen in einem Gewerbebetrieb, die sowohl die Eisenbahnanlagen- als auch die Betriebsanlagenteile betreffen, würden zukünftig somit auch zwei Verfahren bei zwei Behörden geführt. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass aus ha. Sicht dies für die einzelnen Betriebe einen Mehraufwand, eine zusätzliche Hürde für die Genehmigung und in weiterer Folge einen negativen Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene darstellen könnte. Der ha. auffallende Trend der letzten Jahre geht bereits in die Richtung, dass die bisher vorhandenen Anschlussbahnanlagen nicht mehr genutzt und aufgelassen werden.

Besondere Bestimmungen:

Ad § 9b (*Def. Stand der Technik*):

Aufgrund der Erläuterungen („- falls keine TSI Anwendung finden -“) sollte klargestellt werden, dass es (wie z.B. bei der von den TSI ausgenommenen Salzburger Lokalbahn) zu keiner analogen Anwendung von TSI kommt und hier ausschließlich die nationalen Vorschriften (z.B. EisbBBV) und harmonisierten europ. Normen maßgeblich sind.

Ad § 12 (*Änderung der Behördenzuständigkeit*):

Der Übergang der Behördenzuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde auf den Landeshauptmann ist grundsätzlich zu befürworten, da z.B. die Sachexpertise bzgl. Eisenbahnbau- und Eisenbahntechnik in Oberösterreich ohnehin beim Land angesiedelt ist. Der Magistrat Linz verfügt über keine Amtssachverständigen für diese Fachgebiete, daher musste bereits bisher in eisenbahnrechtlichen Verfahren ein entsprechender Sachverständiger des Landes Oberösterreich beigezogen werden. Für den Fachbereich Maschinenbautechnik muss mangels Amtssachverständiger auf private Sachverständige zurückgegriffen werden. Die Änderung der Zuständigkeit bewirkt sicherlich eine Verbesserung bzw. auch eine Verkürzung der Verfahrensdauer.

Ad § 19a (*SMS*):

Aufgrund der Erläuterungen („Für Eisenbahnunternehmen, die auf freiwilliger Basis ein Sicherheitsmanagementsystem einführen, genügt weiterhin, dass ein

solches von einer Konformitätsbewertungsstelle zertifiziert ist.“) ist der Österreichische Städtebund der Ansicht (nachdem die Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge bei der Salzburger Lokalbahn vom 11. Teil EISbG und somit von § 187 ausgenommen sind) weiterhin freiwillig ein von einer Konformitätsbewertungsstelle zertifiziertes SMS haben zu können (und somit keine Überprüfung im 5-Jahresintervall nach §19a zu benötigen).

§21b Abs. 3:

Es wird angeregt, diesen Absatz zu streichen oder folgendermaßen umzuformulieren ...

§21b ...

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

bzw. in der zuvor genannten Version überhaupt **nur direkt in der EISbAV** aufgenommen wird, da es sich um eine ArbeitnehmerInnen-Schutzbestimmung handelt;

Bezüglich des Begriffes „lebensgefährlich verletzte Personen“ könnte auch die Begrifflichkeit „schwer verletzte Personen“ mit dem Verweis auf die neue Fassung des §5 (13a) UUG verwendet werden. Zu bedenken ist jedoch in diesem Zusammenhang, dass man als Unternehmen – wenn überhaupt (!) – erst nachträglich erfährt, wie lange der Verunfallte sich im Krankenhaus befunden hat. Zu bedenken ist weiters, dass auch eine Person „nur stark geprellt“ sein kann, weil sie von der Scheibe abprallte und es trotzdem dadurch zu einem traumatischen Ereignis für den Fahrer, die Fahrerin gekommen ist und er/sie eine psychologische Betreuung benötigt.

Ad § 21c (*Verordnungsermächtigung BMK zur Regelung qualifizierter Tätigkeiten für Eisenbahnbedienstete*):

Mit der Ausweitung der Ermächtigung (aktuell gilt diese nur für Haupt- und vernetzte Nebenbahnen) auf alle Eisenbahnen, könnte das BMK künftig z.B. auch für den nicht-vernetzten Bereich (z.B. Pinzgauer Lokalbahn, Schafbergbahn oder Obus) entsprechende Verordnungen erlassen. Aufgrund der Eigenheiten/Besonderheiten bei diesen nicht-vernetzten Bahnen besteht aus Sicht des Österreichischen Städtebundes die Gefahr, dass mit Verordnungen alle/viele Eisenbahnen über einen Kamm geschert werden (ohne die Spezifika einzelner Bahnen zu berücksichtigen).

Ad § 48 Abs. 3 (*Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge*):

Was ist mit seit 2006 erlassenen Benützungsbedingungen für Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge? In den Übergangsbestimmungen gibt es hierzu keine Regelung (im Sinne Bestandsschutz), womit einseitig (seit 2006) vom Eisenbahnunternehmen erlassene Ben.-Bed. wohl nichtig sind (und dann nochmals neu mit dem Wegeberechtigten zu vereinbaren sind bzw. falls kein Einvernehmen herzustellen ist, damit die Eisenbahnbehörde zu befassen wäre). Die entscheidende Frage (bei seit 2006 vom EIU erlassenen Ben.-Bed.) ist deshalb wohl, ob diese als „einvernehmlich“ zu qualifizieren sind (wofür es auf den Ben.-Bed. einer Unterschrift des Wegeberechtigten als Zeichen seiner Zustimmung bedarf).

Ad § 49 Abs. 6 Ende (*Kostentragung Instandhaltung Eisenbahnkreuzung/EK*):

Was ist mit dem (nicht näher definierten) Begriff „Basiswert“ (der jährlich valorisiert werden würde) bei den Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung gemeint? Darunter ist wohl der Durchschnittswert der jährlichen Instandhaltungskosten über die Lebensdauer der technischen Anlage zu verstehen. Idealer wäre natürlich eine Formulierung, wonach die tatsächlich anfallenden Kosten (zur Hälfte bzw. zu dem von der Sachverständigen-Kommission festgelegten Kostentragungsanteil) vom Eisenbahnunternehmen an den Träger der Straßenbaulast weiterverrechnet werden können. Da dies aber im Widerspruch zur Planbarkeit (Budgetierung) für die Gemeinden als Straßenhalter steht, will der Gesetzgeber mit diesem Basiswert (welcher nur mehr der Anpassung aufgrund der zugrunde liegenden Indices, wie zB VPI oder KV unterliegt) offenbar für mehr Planungssicherheit sorgen. Seitens des EIU müsste wohl (im Sinne der

kaufmännischen Vorsicht) bei Festlegung des Basiswertes berücksichtigt werden, dass mit zunehmendem Fortschreiten der Lebensdauer aufgrund der höheren Störungsanfälligkeit die Instandhaltungskosten höher werden, um hier Nachteile für die EIU hintanzuhalten.

Ad § 86 Abs. 2 (Ausnahmebestimmungen Interoperabilität):

Die Salzburger Lokalbahn ist gemäß Beschluss der EU-Kommission eine im europäischen Eisenbahnraum strategisch unbedeutende Nebenbahn. Essentiell ist, dass die SLB vom Anwendungsbereich der Interoperabilitätsbestimmungen (§ 86) weiterhin ausgenommen sind, da ansonsten für die Anpassung sämtlicher Anlagen an den Interoperabilitätsstandard (TSI), wie z.B. Bahnsteige, Stromversorgung etc. horrende Mehrkosten entstehen würden bzw. auch ein Mischbetrieb Eisenbahn/Straßenbahn (Verlängerung der SLB nach Süden) ggf. unmöglich oder zumindest erheblich teurer werden würde!

Für die SLB kommen die Ausnahmetatbestände Z 3 u. 4 des § 86 Abs. 2 in Frage (während Z 1 funktionelle Trennung und Z 2 aussch. lokal begrenzter Einsatz od. aussch. historische od. touristische Zwecke für die SLB nicht zutreffen). Die in Z 3 u. 4 definierten Schwellenwerte für die (regelmäßig im Personenverkehr verkehrenden) Schienenfahrzeuge (Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV gem. EN 15227:2011; Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN) sind also die entscheidenden Parameter. Die EN 12663 Kategorie P-III verlangt eine Fahrzeugfestigkeit von mindestens 800kN und nicht höchstens 800kN, die nächsthöhere Kategorie P-II verlangt mindestens 1.500kN. Als Formulierung wird daher „kleiner 1.500kN“ vorgeschlagen.

Die künftige Tramtrain-Triebwagen der SLB soll ebenfalls eine Fahrzeugfestigkeit von zumindest 800kN aufweisen.

In diesem Zusammenhang wird folgender Alternativtext vorgeschlagen:

§ 86

2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

[...]

3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend

Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vororteverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2020) und eine Fahrzeugfestigkeit der Kategorie P-II, P-III oder P-IV von kleiner 1.500kN (gemäß EN 12663:2015, Tabelle 2 – Längskräfte in Puffern und/oder Kupplungsbereich) aufweisen;

4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2020) und eine Fahrzeugfestigkeit der Kategorie P-II, P-III oder P-IV von kleiner 1.500kN (gemäß EN 12663:2015, Tabelle 2 – Längskräfte in Puffern und/oder Kupplungsbereich) aufweisen.

Die Z 3 u. 4 in § 86 Abs. 2 entsprechen somit im Wesentlichen der Ausnahmeermächtigung für die EU-Mitgliedsstaaten in Art. 1 Abs. 4 lit c) u. d) der EU-Richtlinie 797/2016 (Text Art. 1 Abs. 4 lit c) der EU-Richtlinie 797/2016: *„Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnssystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist“*; Ein verbleibender geringfügiger Güterverkehr auf der SLB im Sinne von „gelegentlich schwere Eisenbahnfahrzeuge“ wäre somit also unschädlich.

Ad § 95 (Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde für die Überwachung des In-Verkehr-Bringens von Interoperabilitätskomponenten):
Der neue Entwurf sieht weiterhin eine Zuständigkeit (nur) für die Überwachung des In-Verkehr-Bringens von Interoperabilitätskomponenten bei der Bezirksverwaltungsbehörde vor.

Es wird allerdings als nicht zweckmäßig erachtet, wenn die Sachkompetenz (Vollzug Interoperabilität) auf bestimmten Verwaltungsebenen konzentriert ist und (lediglich) Kontrolltätigkeiten (Überwachung des In-Verkehr-Bringens) auf einer anderen Verwaltungsebene stattfinden.

Unter Interoperabilität versteht man gemäß § 88 EisebG die Eignung eines Eisenbahnsystems für einen sicheren und durchgehenden Zugverkehr, in dem den für die dazu gehörenden Eisenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Der gesamte 8. Teil des Eisenbahngesetzes (§§ 86 ff EisebG) betreffend Interoperabilität gilt gerade nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnen. Insofern war die Bezirksverwaltungsbehörde als aktuell zuständige Behörde für nicht-öffentliche Eisenbahnen schon bisher mit Fragen der Interoperabilität sachlich nicht befasst. Folglich ist die erforderliche Sachkompetenz bei der Bezirksverwaltungsbehörde nicht vorhanden, was im Hinblick auf die in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde fallende Überwachung insgesamt als in keiner Weise zielführend erscheint.

Es müssen auch hier Sachverständige des Landes bzw. private Sachverständige mit der Erstellung von Gutachten beauftragt werden. An dieser Stelle wird angeregt, die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde gemäß § 95 EisbG zur Überwachung des In-Verkehr-Bringens von Interoperabilitätskomponenten ebenfalls aus Gründen der Zweckmäßigkeit in die Zuständigkeit des Landes zu verlagern.

Ad § 125 (Anwendungsbereich Tfzf):

Zum Arbeitsentwurf vom Mai 2020 leider unverändert, wird beim Geltungsbereich (im Sinne von Golden Plating) nach wie vor auf „Haupt- und vernetzte Nebenbahnen“ abgestimmt, womit die SLB-Tfzf (analog Netz-Tfzf) dem strengeren (für die SLB überschießenden) Regime des EisbG unterliegen würden. Hier sollte unbedingt eine Beibehaltung der aktuell gültigen Formulierung (Verweis auf TEN-Netz) für den Geltungsbereich und ein Weiterbestehen der TfVO erfolgen.

Ad § 184 ff (11. Teil; Spezielle Sicherheitsbestimmungen):

Die Bestimmungen zu SiBe, SiGe und SMS finden sich alle in diesem neuen 11. Gesetzesteil (Spezielle Sicherheitsbestimmungen), von welchem die Salzburger Lokalbahn – analog dem Gesetzesteil zur Interoperabilität (§ 86 ff), da die Ausnahmestimmungen gleich lauten – ausgenommen wäre. Das würde nach Auffassung des Österreichischen Städtebundes somit bedeuten, dass künftig SiGe und SiBe für die Anlagen und Fahrzeuge bzw. den Betrieb bei der Salzburger Lokalbahn gar nicht mehr benötigen werden. Eine SiBe ist dann nur mehr für den Verkehr am ÖBB-Netz erforderlich.

Ad § 187:

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen und 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 § 39 a (2) letzter Satzteil EisbG).

Der Österreichische Städtebund ersucht, diese Anregungen in die gegenständliche Novelle einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär