



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/SCH1 (Legistik und interne Angelegen-
heiten Eisenbahnen und Rohrleitungen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 210.501/0005- IV/SCH1/2014	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	29.08.2014

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

Im Rahmen der Änderungen des Eisenbahngesetzes (EisbG) wird eine Frist festgelegt, innerhalb derer der Verkehrsminister die Unternehmen zu Vorkehrungen zu geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen aufzufordern hat.

Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass die Anpassung an geänderte Bedingungen konkretisiert wird. Statt einer Frist zur Aufforderung durch den Minister bzw die Ministerin ist eine Frist zur Umsetzung durch die Unternehmen zu setzen, widrigenfalls die Sicherheit nicht aufrecht erhalten werden kann.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) schlägt vor, § 37a (und sinngemäß § 38a) zu ergänzen. Ab Kundmachung sind die Unternehmen, sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 37a) als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 38a) aufgefordert, innerhalb einer Frist von einem Monat nachweislich darzulegen, ob die gemäß Abs 1 getroffenen und genehmigten Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. Eine behördliche Genehmigung ist durch die Unternehmen einzuholen. Spätestens mit Inkrafttreten sind die erforderlichen Maßnahmen umzusetzen. Die Frist für den Bundesminister bzw für die Bundesministerin wäre somit obsolet.

Ebenso gehört berücksichtigt, dass die hier vorgesehenen Änderungen nur dann anzuwenden sind, wenn die geänderten, umzusetzenden rechtlichen Rahmenbedingungen nicht ohnehin etwas anderes bestimmen.

Die BAK bedauert, dass sich die Bestimmungen des 8. und 9. Hauptstücks des EisbG's und dementsprechend auch die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Änderungen der §§ 37a und 38a, nur auf Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen beziehen. Anschlussbahnen werden nicht mitberücksichtigt. Die getroffenen Änderungen sind allerdings auch für die lau-

fende Adaptierung der Sicherheitsanforderungen auf Anschlussbahnen erforderlich. Es wird auf die Bedeutung der Anschlussbahnen - die bedeutendste Anschlussbahn hat eine Gleislänge von über 160 km - verwiesen. Ebenso wird darauf hingewiesen, dass das Verletzungs- und Unfallrisiko auf Anschlussbahnen nicht geringer als auf Haupt- und Nebenbahnen ist.

Die vorgeschlagenen Änderungen des Unfalluntersuchungsgesetzes reagieren auf die Klage der Europäischen Kommission gegen die Republik Österreich, wonach die österreichischen gesetzlichen Bestimmungen nicht ausreichend genau die Vorgaben aus der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit RL 2004/49/EG umsetzen. Auch die BAK hat mehrfach auf die nicht richtlinienkonforme Umsetzung hingewiesen.

Die zur Begutachtung versendete Textgegenüberstellung ist jedoch insofern verwirrend, als sie in § 9 Abs 2 nicht die geltende Fassung sondern die Fassung des UUG bis zum 15.5.2012 wiedergibt. Der hier wiedergegebene 3. Satz trat am 15.5.2012 außer Kraft.

Die in § 14 Abs 1 vorgesehene Erweiterung des Kreises jener Personen und Stellen, die über die Untersuchung und deren Verlauf zu informieren sind und denen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist, wird von der BAK ausdrücklich begrüßt. Allerdings sind hier aus Sicht der BAK nicht nur die „LenkerInnen der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge“ sondern auch „alle sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen“, konkret also etwa auch WagenmeisterInnen, FahrdienstleiterInnen, NotfalleiterInnen, VerschieberInnen oder ZugbegleiterInnen, anzuführen. Die BAK ersucht daher um eine entsprechende Ergänzung.

In § 16 Abs 3 wird aus Sicht der BAK den Vorgaben der Sicherheitsrichtlinie nur zum Teil Genüge getan. Zusätzlich wird gefordert, auch Abs 2 entsprechend der Intention der RL wie folgt zu ergänzen:

„(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist unabhängig vom Stand des Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung ohne weiteren Aufschub herauszugeben, wenn dies zur Verhütung künftiger Vorfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass geboten ist. Sie ist an die Sicherheitsbehörde und an jene Stellen zu richten, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können.“

Im Interesse der Transparenz und der Weiterentwicklung der Sicherheit auf der Schiene sollte die Sicherheitsbehörde im Sicherheitsbericht darüber informieren, wie und wann die Sicherheitsempfehlungen umgesetzt wurden. Es ist eine entsprechende Ergänzung im § 13a des EisbG erforderlich.

Darüber hinaus fordert die BAK, dass auch die Bestimmung im Eisenbahngesetz, die sich auf die Sicherheitsempfehlung bezieht (§ 13b EisbG), geändert wird, weil die hier geforderte Darstellung des Verhältnisses von Aufwand und Nutzen durch die Unfalluntersuchungsstelle dem Geist der Richtlinie und der Unabhängigkeit der Unfalluntersuchungsstelle klar widerspricht. Allfällig notwendige Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sollen vielmehr von der Sicherheitsbehörde selbst getroffen werden und sind in die aktuelle Diskussion über eine verkehrsträgerübergreifende Sicherheitsbehörde einzubeziehen. Anlässlich der vorliegenden Novelle verlangt die BAK daher die ersatzlose Streichung des ersten Satzes des § 13b EisbG.

Die BAK weist neuerlich darauf hin, dass laut Art 19 Abs 4 der Sicherheitsrichtlinie Schuld- und Haftungsfragen auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung sein dürfen und dass laut Art 20 Abs 3 die Untersuchung unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung erfolgen muss. Vor diesem Hintergrund sind jene Gesetzesstellen, die sich auf die Kooperation mit der Staatsanwaltschaft beziehen (§§ 9 Abs 5, 15 Abs 4 Zi 4, § 22) zu streichen bzw im Zuge der Errichtung der neuen verkehrsträgerübergreifenden Sicherheitsbehörde so zu formulieren, dass diese als Schnittstelle zu den Justizbehörden tätig werden.

Abschließend weist die BAK darauf hin, dass der Entwurf geschlechterneutral zu formulieren ist.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.