



- der stärkeren Mitberücksichtigung der Fahrgastsicherheit und der Erleichterung der Zugänglichkeit für Reisende,
- der Absicherung des Taktverkehrs,
- dem Mindestalter der TriebfahrzeugführerInnen und
- den Eisenbahnaufsichtsorganen

in das Eisenbahngesetz (EisbG) aufzunehmen, bzw zu konkretisieren.

Die BAK weist auch darauf hin, dass in den letzten Jahren, etwa über die Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV), viele relevante Bestimmungen konkretisiert und umgesetzt wurden. Nicht behoben wurde allerdings die chronische Unterbesetzung der zuständigen Behörden, insbesondere im BMVIT. Will man die Sicherheit des Betriebes und die Fahrgastsicherheit tatsächlich optimal weiterentwickeln, muss den rechtlichen Änderungen auch eine von den Eisenbahnen unabhängige personelle Aufstockung in den Behörden folgen.

Zu den Änderungen im Detail:

#### **§ 4 Hauptbahnen, Nebenbahnen**

Das nationale Schienennetz besteht, ähnlich wie das Straßennetz, aus unterschiedlichen Eisenbahninfrastrukturen. Sie reichen von Hochgeschwindigkeitsstrecken, über regionale Verbindungen bis hin zu Schmalspurbahnen zur Anbindung einzelner Gewerbebetriebe. Art und Ausstattung der Infrastruktur einzelner Strecken unterscheiden sich dabei grundlegend. Dementsprechend werden auch im Eisenbahngesetz unterschiedliche Regelungen, angepasst an den jeweiligen Infrastrukturtyp, getroffen. So wird etwa zwischen vernetzten und nicht vernetzten Bahnen, Anschlussbahnen, U- und Straßenbahnen unterschieden. Auf welche Bahnen, welche Regelungen zutreffen, ergibt sich allerdings nicht eindeutig aus den Bestimmungen des Gesetzes (vgl dazu etwa die Regelungen zu den Ausnahmen aus dem 8. Teil des EisbG). Die BAK schlägt daher vor, die Möglichkeit des § 4 auszuschöpfen und eine Hauptbahnverordnung mit klaren (räumlichen) Festlegungen umgehend zu erlassen.

#### **§ 9b Stand der Technik**

Das Eisenbahngesetz stellt in vielen Bereichen auf den „Stand der Technik ab“. Durch die Regelungen zum „Stand der Technik“ soll gewährleistet werden, dass Entwicklungen (wie bspw Tür-, Informations- 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 berücksichtigt allerdings nicht den Ausbildungsstand der Regelungsunterworfenen. Die BAK fordert daher nach dem Wortlaut „deren Funktionsweise erwiesen und erprobt ist“ durch „deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und – unter Berücksichtigung des Ausbildungsstandes der Anwender und Nutzer – erprobt ist“ zu ersetzen.

### **§ 12 Zuständigkeiten**

Derzeit gibt es in Österreich über 100 zuständige Behörden im Eisenbahnwesen. Der Entwurf sieht vor, die Zahl der Behörden auf den Bundesminister und die Landeshauptleute zu reduzieren. Die vorgesehene Änderung wird ausdrücklich begrüßt.

### **§ 13 Behördenaufgaben**

Im § 13 werden einige Bestimmungen gestrichen, die meisten davon werden in die neuen §§ 13 c bis 13 f übernommen. Nicht übernommen wird allerdings Abs 1, aus dem sich eine Zuständigkeit der Behörde bei der Erteilung von Genehmigungen ergibt. Aus den Erläuterungen geht nicht hervor, warum diese Bestimmung nicht mehr erforderlich sein soll. Aus Sicht der BAK ist die Behörde auch nach der Novellierung des EisbG für die Genehmigungserteilung verantwortlich. Die Bestimmung sollte daher nicht gestrichen werden.

### **§ 13b Sicherheitsempfehlungen**

Die im § 13 b enthaltenen Bestimmungen basieren auf einer EU-Richtlinie. Die EU-Regelung sieht allerdings, anders als das nationale Recht, keine „Kosten-Nutzen-Analyse“ bei der Erstellung von Sicherheitsempfehlungen vor. Die Kosten-Nutzen-Analyse ist daher ersatzlos zu streichen.

### **§ 15c Z 3 Verstöße gegen Kollektivverträge, § 15j Meldepflichten**

Die Bestimmungen wonach „schwerwiegende Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen“ bei den Zuverlässigkeitsvoraussetzungen von Antragstellern berücksichtigt (§ 15 c Z 3) werden und wonach Straferkenntnisse und Verurteilungen anderer Behörden dem BMVIT zu melden sind, werden begrüßt, schließlich dienen sie auch der Erhöhung der Sicherheit.

### **§ 19 Abs 3 Vorkehrungen**

Im § 19 werden jene Vorkehrungen, die die Unternehmen für einen sicheren Betrieb zu treffen haben, formuliert. Die Festlegungen bleiben allerdings sehr allgemein und öffnen einen großen Interpretationsspielraum, insbesondere bei der Fahrgastsicherheit. Die dazu bereits existierenden EU-Regelungen sind weitaus präziser, umfassender, klarer und verständlicher formuliert (vgl bspw Anhang III der RL 2016/797/EU über die Interoperabilität des Europäischen Eisenbahnsystems). Sie sollten daher übernommen werden um dafür zu sorgen, dass Eisenbahnen einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können.

Analog dazu sind die Regelungen bei der **Zugänglichkeit** für alle Bahnen zu überarbeiten. Es wird einerseits empfohlen, die Regelung zur Barrierefreiheit der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (§ 6 EisbBBV, BGBl II Nr 398/2008) zu übernehmen. Andererseits wird empfohlen, die wichtigsten Bestimmungen bei der Streckenführung und Minimierung des Bahnsteigspaltes aus der Straßenbahnverordnung (StrabVO) zu übernehmen (vgl § 15 Abs 2 letzter Satz und § 30 Abs 8 der StrabVO, BGBl II 76/2000). Beide Regelungen bieten einen weitaus geeigneteren Rahmen als das aktuelle EisbG, sie sollten daher für alle Bahnen übernommen werden.

### **§ 19c Meldepflicht bei Unfällen und Störungen, Verfahren**

Das Eisenbahnunternehmen ist bereits jetzt verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb auftreten, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Das ist in Hinblick auf die Ursachenfeststellung sicherlich dienlich. Nicht vorgeschrieben ist eine unverzügliche Meldung an weitere Personen, wie die BetriebsleiterInnen, die ebenso an einer Aufarbeitung und Beseitigung aktiv mitarbeiten. Das ist nachzutragen. Eine Information an die MitarbeiterInnen, zu welchen Ergebnissen die Ursachenfeststellung im Sinne von notwendigen Vorbeugemaßnahmen gekommen ist, ist ebenso zu verankern.

Bei der Luftfahrt ist ein sogenanntes „**Just Culture**“ System gut verankert. Dabei werden Möglichkeiten vorgesehen, sicherheitsrelevante Ereignisse im Unternehmen auch anonym und spontan melden zu können. Die meldenden Personen müssen dabei nicht mit Strafen oder Diskriminierung für unbeabsichtigte Fehler oder die Offenlegung solcher Informationen rechnen. Eine derartige Meldung wird in der Luftfahrt als Sicherheitsgewinn wahrgenommen, sie unterstützt die Unternehmen und die Behörden in ihrem Bestreben, die Sicherheit kontinuierlich zu verbessern. Meldungen führen daher in der Luftfahrt zur Untersuchung und Auswertung der Ereignisse und münden in Vorbeugemaßnahmen, über die die MitarbeiterInnen informiert werden. Ein derartiges System sollte auch bei der Schiene eingeführt werden.

Auf Europäischer Ebene wurden die Verwaltungsverfahren grundlegend weiterentwickelt. Es wird beispielsweise auf die sogenannte Aarhus-Konvention hingewiesen. In Österreich erscheint die existierende Verwaltungskultur, angesichts dieser EU-weiten Entwicklungen, als antiquiert, insbesondere im Bereich der Anhörung des (erweiterten) Betroffenenkreises in den Verfahren. Es zeigt sich, dass fachlich fundierte Hinweise durch ExpertInnen (BetriebsrätInnen, Gewerkschaften, Eisenbahnsachverständige usw) nicht die notwendige Würdigung erfahren. Es ist die laufende, beiderseitige Kommunikation nicht optimal sichergestellt und es werden Informationen zum Ausgang von Verfahren unter Verschluss gehalten. Die nationalen Verfahren sind, dem EU-Recht folgend, zu überarbeiten und die Möglichkeiten der Mitwirkung sind, bis hin zur einer verbesserten Parteistellung, zu erweitern.

### **§ 21 Betriebsleiter**

Jeder einzelne Betriebsleiter wird derzeit durch die Behörde genehmigt. Von dieser Regelung sollte nicht abgewichen werden.

### **§ 21a Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete, Personaleinsatz**

Jedes Eisenbahnunternehmen muss „allgemeine Anordnungen über das Verhalten von Eisenbahnbediensteten“ erstellen. Darunter fallen ua Dienstvorschriften, Fahr- und Betriebsordnungen. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die Eisenbahnsicherheit müssen diese – völlig zu Recht – von der Behörde genehmigt werden. Derzeit erstellt jedes Eisenbahnunternehmen seine eigenen „allgemeinen Anordnungen“, die Unterschiede zwischen den Unternehmen sind allerdings minimal. In den Erläuterungen des Entwurfs wird festgehalten, dass, dem Wunsch der BAK folgend, derzeit versucht wird, die nahezu deckungsgleichen unternehmensinternen Bestimmungen im Rahmen einer Verordnung („Fahrverordnung-Schiene“) zu vereinheitlichen. Diese Vorgehensweise wird prinzipiell

begrüßt. Es ist allerdings sicherzustellen, dass im Rahmen der Verordnung kein Aufweichen der derzeitigen Sicherheitsbestimmungen erfolgt. Selbstverständlich kann die derzeitige behördliche Genehmigungspflicht erst dann entfallen, wenn die Verordnung bereits in Kraft ist. Entsprechende Übergangsbestimmungen sind für den Fall vorzusehen, dass die Fahrverordnung erst nach der Novellierung des Eisenbahngesetzes in Kraft tritt.

Schwere Unfälle mit Personenschaden sind für Beschäftigte höchst belastend. Nach einem derartigen Ereignis stellt ein unmittelbares Übergehen zur Tagesordnung ein hohes Risiko, sowohl für die Beschäftigten als auch für die Eisenbahnsicherheit, dar. Die sofortige Einstellung der Tätigkeit nach dem traumatischen Erlebnis für mindestens drei Tage ist daher unabdingbar. Eine entsprechende Betreuung der Beschäftigten ist sicherzustellen.

#### **§ 21b Abs 1 (neu) TfgzFü Einsatz**

Aus Sicht der BAK muss die Verantwortlichkeit für die Überprüfung der Fahrtauglichkeit – im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG – klar dem Unternehmen übertragen werden, daher wird folgende Formulierung vorgeschlagen:

§ 21 (1 neu) Das Eisenbahnunternehmen stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass nur fahrtaugliche Triebfahrzeugführer Triebfahrzeuge führen und bedienen.

#### **§ 21c Qualifizierte Tätigkeiten**

Tätigkeiten auf Eisenbahnen müssen in einer zertifizierten Schulungseinrichtung unterrichtet und geprüft werden. Die Prüfungsergebnisse werden dann in ein allgemeines Register eingetragen, dies aber nur dann, wenn sie positiv sind. Rückschlüsse über die Qualität der Ausbildungseinrichtung – etwa über eine hohe Quote an bestandenen bzw nicht bestandenen Prüfungen – sind so nicht möglich. Das ist nachzutragen, es sind grundsätzlich alle Prüfungsergebnisse ins Register einzutragen.

Die Verordnungsermächtigung des § 21 c ist zusätzlich dahingehend zu erweitern, dass auch die TriebfahrzeugführerInnen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit Straßen- und U-Bahnen aufgenommen werden können.

#### **§ 28 Abs 1 und 2 Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit von Eisenbahnen**

Die Kriterien für die Einstellung einer Eisenbahn sind sehr vage formuliert. Aus Sicht der BAK sind stärkere Anstrengungen zu unternehmen, vor einer Streckenschließung Maßnahmen zur Attraktivierung der Verbindung zu setzen und zwar wie folgt:

- (1) Ist die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, so hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens **eine Analyse des Güter- und Personenverkehrspotentials innerhalb einer Frist von 3 Monaten durchzuführen. Anhand des Potentials werden die Möglichkeiten der Nutzung als Personenverkehrsstrecke (Takt-, Pendler-, Gelegenheits- bzw. touristischem Verkehr), Güterverkehrsstrecke (Verkehr mit Verladung, Anschlussbahn), und sonstiger schienengebundener Nutzung (Fahrten im Rahmen von Veranstaltungen)**

analysiert. Dabei werden mögliche Kooperationspartner (Länder, Gemeinden, Regionen) eingebunden und Ausweitungen wie Streckenverlängerungen zur Netzoptimierung oder zur Anbindung weiterer potentieller Kunden, bzw. Einschränkungen berücksichtigt.

Die Eisenbahnunternehmen der betroffenen Strecke haben der Behörde die relevanten Betriebskennwerte offen zu legen. In Abstimmung mit den Eisenbahnunternehmen werden daraus resultierende Attraktivierungsmaßnahmen im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrags für die Dauer von 3 Jahren festgelegt. Ist die Weiterführung des Betriebes nach Evaluierung der Maßnahmen durch die Behörde im Einvernehmen mit dem Eisenbahnunternehmen nicht mehr zumutbar, so ist die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes zu bewilligen.

**(2) streichen**

### **§ 30 Eisenbahnaufsichtsorgane**

Anders als in zahlreichen anderen Europäischen Ländern gibt es in Österreich keine Exekutiveinheit des Innenministeriums die auf den Sicherheitseinsatz bei der Bahn spezialisiert ist. Diese Spezialisierung bei der Sicherheit ist insofern grundsätzlich erforderlich, da es im Gleisbereich außergewöhnliche Gefahren gibt, die eigens geschult werden müssen um ein sicheres Verhalten der Exekutive zu ermöglichen. Statt einer „Eisenbahnpolizei“ gibt es in Österreich sogenannte „Eisenbahnaufsichtsorgane“ als Betriebsaufsicht zur Sicherstellung eines reibungslosen Eisenbahnbetriebes. Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind speziell geschulte Beschäftigte, zumeist von Eisenbahnunternehmen, die neben ihrer normalen Tätigkeit im Bedarfsfall hoheitliche Aufgaben wahrnehmen. Sie werden von der Behörde ernannt, dadurch können sie Aufgaben über das „normale“ Ausmaß anderer EisenbahnerInnen wahrnehmen. In Extremsituationen reichen die Möglichkeiten bis hin zum vorübergehenden Festnehmen von Personen. Die Unternehmen müssen eine ausreichende Zahl an Eisenbahnaufsichtsorganen einsetzen (vgl dazu § 6 und § 22 der Eisenbahnverordnung BGBl II 209/2003).

Die Vorteile der nationalen Lösung liegen auf der Hand: Die Beschäftigten sind wahre Kenner des Systems Schiene und müssen nur im Ausnahmefall bei Bedarf aktiv werden, während der übrigen Zeit können sie anderweitig im Sinne der Fahrgäste und der Unternehmen eingesetzt werden. Sowohl Unternehmen, Behörden, Fahrgäste und Beschäftigte profitieren davon. Einerseits wird der Aufwand für die Sicherheit durch die mannigfaltige Einsatzmöglichkeit optimiert. Andererseits sind die Unternehmen und die Beschäftigten durch den behördlichen Auftrag abgesichert. Aus Sicht der BAK ist dieses System beizubehalten.

### **§ 39 b Abs 1 wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems**

Die Überprüfung des technischen Zustands von Fahrzeugen ist bei den meisten Verkehrsträgern selbstverständlich. Sowohl auf der Straße als auch bei der Luftfahrt sorgt dieses System für Sicherheit und Fairness. Es wird auf die Regelungen des § 57a („Pickerlüberprüfung“) der Straßenverkehrsordnung oder aber die Regelung des § 102 des Kraftfahrzeuggesetzes hingewiesen. Bei der Schiene fehlt diese verpflichtende wiederkehrende Prüfung von Eisenbahnfahrzeugen (Triebfahrzeuge, Personenwagen,

Güterwagen, Baufahrzeuge) und vor Fahrtantritt. Aus Sicht der BAK ist dies im Sicherheitsmanagementsystem zu verankern:

- 11 neu** ein Wagenuntersuchungskonzept, welches sicher stellt das bei jedem Zug eine wagentechnische Ausgangsuntersuchung durch den Fahrzeugdienst (§ 38 EisbEPV) durchgeführt wird.
- 12 neu** die wiederkehrende, zumindest jährliche Prüfung von Schienenfahrzeugen sowie die Dokumentation der Prüfergebnisse und die Eintragung im Fahrzeugregister

#### **§ 40 Verzeichnis Eisenbahntechnischer Fachgebiete**

Das BMVIT muss ein Verzeichnis der sogenannten „§ 40 Personen“ führen. Das sind Personen, die Konformitätsprüfungen durchführen können oder Bewilligungen erteilen können. Derzeit ist keine Regelung vorgesehen, dass Änderungen bei „§ 40 Personen“ (Ausscheiden aus dem Eisenbahnunternehmen, Änderung der Qualifikation udgl) dem BMVIT zu melden sind. Das ist nachzutragen. Das Verzeichnis sollte analog zu den Regelungen der „sachverständigen Prüfer“ im Internet veröffentlicht werden.

#### **§ 47 Abs 2 und 4 Ausnahmen Betreten**

Hier werden **Ausnahmen vom Betreten des Gefährdungsbereichs** von Bahnanlagen für bestimmte Berufsgruppen (VAI, Zoll, SCG usw) gemacht, selbst dann, wenn sie hierfür nicht die notwendige Ausbildung haben. Dies widerspricht der Sicherheit der Eisenbahn und ist zu streichen. Dadurch können auch die Schadenersatzregelungen des Abs 4 entfallen.

#### **§ 54a Abs 6 bis 8 Ausnahmen vom Geltungsbereich**

Im § 54a werden einige Eisenbahnunternehmen von der Verpflichtung der Trennung von Unternehmensbereichen (Infrastruktur- und Absatzbereiche) ausgenommen. Grundsätzlich werden dabei die Ausnahmen, wie sie die EU-Richtlinie 2016/2370 (Richtlinie zur Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnraumes) vorgesehen sind, umgesetzt. In Abs 5 werden auch größere Netzbetreiber ausgenommen, „solange, bis ein weiterer Fahrwegkapazitätsberechtigter die Zuweisung von Fahrwegkapazität zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf dieser Eisenbahn begehrt“. Die Formulierung entspricht zwar dem Richtlinienentwurf, sie sollte allerdings in der nationalen Umsetzung dadurch ergänzt werden, dass Infrastrukturbetreiber nach einem Zugangsbegehren Dritter die Möglichkeit erhalten, vorab die notwendigen organisatorischen Umstellungen durchzuführen.

#### **§ 55c Abs 4 Z 3 Unabhängigkeit von Eisenbahninfrastrukturunternehmen**

Im § 55 c wird der EU-Richtlinienentwurf (RL 2016/2370) ebenso übernommen. Es sollte in den Erläuterungen festgehalten werden, dass innerhalb eines integrierten Eisenbahnunternehmens die Funktion als Aufsichtsrat in einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Aufsichtsrat in der beherrschenden Gesellschaft nicht unter das Verbot nach § 55 c Abs 4 Z 3 fällt, sofern die beherrschende Gesellschaft nicht selbst Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt.

### **§§ 55 ff Taktverkehr, Reihung der Verkehre**

In den Begriffsbestimmungen ist der Taktverkehr dahingehend (neu) zu definieren, dass es sich dabei um Fahrpläne und Verbindungen handelt, die in stabilen Knoten die Möglichkeit bieten, die Haltezeiten der Züge in Bahnhöfen symmetrisch zusammenzuführen, um ein Umsteigen zu erleichtern. Taktverkehre können daher nur dann als solche bezeichnet werden, wenn sie Teil eines der sieben Österreichischen Verkehrsverbände sind.

Sowohl die nationalen Strategien zum Schienenausbau als auch die diversen Pläne der Bundesländer sehen im nationalen Taktverkehr ein wichtiges Instrument zur Attraktivierung der Schiene. Völlig zu Recht, werden damit die Voraussetzungen für ein fahrgastfreundliches System mit hoher Netzdurchlässigkeit geschaffen. Vorliegender Entwurf geht allerdings zu wenig auf dieses Schlüsselement ein. Seitens der BAK sollten daher die Notwendigkeiten des Taktverkehrs insbesondere in die Leitstrategie (§ 55 a) einfließen. Entsprechend müssten auch weitere Regelungen für den Taktverkehr (§ 57c Abs 1 und 2, § 59 Abs 4, § 63 Abs 2, § 64 Abs 1 und 4, § 65 Abs 2, 6 und 7, § 65 b Abs 1, 2 und 3, § 65c Abs 1 und 3, § 65d Abs 1 und § 65e) angepasst werden.

Um Züge auf Schienen fahren zu können, muss eine Trasse beim Infrastrukturbetreiber beantragt werden. Trassen werden nach gesetzlich geregelten „Zuweisungsgrundsätzen“ im Eisenbahngesetz (EisbG) vergeben (§ 63 EisbG). Können nicht alle Trassenbegehren erfüllt werden, einfach weil „kein Platz mehr ist“, gibt es eine Regelung über die Reihung (§ 65c EisbG) der Verkehre. Diese bevorzugt, unter der Berücksichtigung der Güterverkehre, gemeinwirtschaftliche und Taktverkehre. Die derzeitige Reihung sollte nicht geändert werden.

### **§ 55b Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur**

Finanzierungsverträge der Eisenbahninfrastruktur sollen dazu beitragen, die Kosten und Wegeentgelte zu senken. Eine auf Kostensenkung bedachte Optimierung kann allerdings Investitionen verhindern. Insofern sollten Maßnahmen, welche die Sicherheit erhöhen, die Qualität steigern oder die Netzverfügbarkeit erhöhen, ebenso aufgenommen werden.

### **§ 58 (2) Sonstige Leistungen**

Es sollte im § 58 klargestellt werden, dass ein „Rechtsanspruch eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das Zugang zu einer Serviceeinrichtung einschließlich der dort erbrachten Serviceleistungen begehrt, in einer solchen Einrichtung Leistungen für sich oder für Dritte selbst erbringen zu dürfen,“ nicht vorgesehen ist.

### **§ 59 Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

Die Sprachregelung der Schienennetznutzungsbedingungen wurde von der EU-Richtlinie übernommen. Anders als bei den „Vorkehrungen (§ 19 Abs 3) und bei den Sicherheitsempfehlungen (§ 13 b) ist die EU Regelung nicht präzise. § 59 sollte klarstellen, dass die Schienennetznutzungsbedingungen in Deutsch und Englisch (und nicht wie vorgesehen „in deutscher Sprache und einer anderen Amtssprache der Europäischen Union“) zu veröffentlichen sind.



### **§ 63 Zuweisungskriterien**

Hier wird fälschlicherweise auf die EU-Verordnung (EU) Nr 913/2012 vom 20.10.2012 verwiesen. Es ist auf die EU-Verordnung (EU) Nr 913/2010 vom 20.10.2010 zu korrigieren.

### **§ 65c Überlastete Schieneninfrastruktur**

Schieneninfrastrukturen, die überlastet sind (nicht allen Trassenanträgen kann entsprochen werden), müssen vom Infrastrukturbetreiber unverzüglich als überlastet gemeldet werden. Ab diesem Zeitpunkt kommen sogenannte Vorrangregelungen zur Anwendung. Diese bevorzugen Verkehre mit einem hohen gesellschaftlichen Nutzen (siehe dazu auch die Anmerkungen zu § 55). In der Praxis werden allerdings nicht alle überlasteten Trassen als solche deklariert, dadurch müssen die Vorrangregelungen nicht angewendet werden. Beispielhaft wird auf den Abschnitt „Straßwalchen-Salzburg“ verwiesen. Dieser wird in der Kartenzusammenstellung von BMVIT und ÖBB („Rahmenplan 2018-2023“ Seite 8) als ein Abschnitt mit einer Kapazitätsauslastung von über 100 % dargestellt. Er gilt allerdings nicht, zumindest nicht offiziell, als überlastet. Da die Vorrangkriterien deshalb nicht zur Anwendung gelangen, genießt der eigentlich zu bevorrangende Nahverkehr keine absolute Priorität. Nicht zuletzt angesichts massiver öffentlicher Investitionen in das sogenannte „Salzburger Schnellbahn Ypsilon“, ist das nicht zielführend. Die Arbeiterkammer Salzburg hat diesbezüglich schon mehrfach eine Änderung urgiert, eine Überlastungserklärung ist, zum Leidwesen der PendlerInnen, trotzdem nicht erfolgt. Die BAK fordert daher, dass das Missachten der Regelungen zur Überlastung von Schienenwegen entsprechend sanktioniert wird.

### **§ 67 (b) Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes**

Die Festlegungen für die umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs sind sehr allgemein gehalten und stellen nur bedingt eine Konkretisierung der Vorgaben der Richtlinie dar. Es fehlen grundlegende Angaben zu

- den Zielen der Regelung,
- der möglichen Differenzierung der Wegeentgelte (Schutzwürdigkeit des Gebietes, Anzahl der Betroffenen, Belastungswerte wie Dauerbelastung und Belastungsspitzen),
- dem Umfang der zu berücksichtigenden negativen externen Effekte (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen),
- eventuellen Zusätzen (Fahren mit Verbrennungsmotoren unter dem Fahrdraht) und
- den zu setzenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Analyse und der Aufzeichnung der externen Effekte (Messverfahren, Berechnungen).

Es ist eine Verordnungsermächtigung vorzusehen in der konkret festgelegt wird, welche umweltbezogenen Zu- und Abschläge eingehoben werden können bzw wie deren Messverfahren und Berechnungen zu erfolgen haben. Es ist festzulegen, welche Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber zu setzen hat, um zu gewährleisten, dass alle Informationen streckenspezifisch zur Verfügung stehen.

### **§ 67e Entgelt für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen**

Das EU-Recht sieht die Möglichkeit vor, eine Abgabe von eigenwirtschaftlichen Verkehren zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren einheben zu können (vgl. RL 2012/34/EU Art 12). Diese Möglichkeit existiert im vorliegenden Entwurf nicht, das ist nachzutragen.

### **§ 129 und 142 Mindestalter**

Eine Herabsetzung des Mindestalters für das selbstständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen der Klasse A4 (§ 129) bzw. für eine Zusatzbescheinigung (§ 142 Abs 2) wird entschieden abgelehnt. Mit der Regelung wird es schon 19-Jährigen gestattet, Triebfahrzeuge auf der freien Strecke, also auch dort wo etwa Hochgeschwindigkeitsverkehre stattfinden, durchzuführen. Selbst Gefahrguttransporte wären ihnen möglich.

Es ist zu befürchten, dass dadurch die Sicherheit gefährdet wird. Seitens der BAK wird auf die Straßenverkehrsunfallstatistik verwiesen. Die jüngsten LenkerInnen sind überproportional Leidtragende von Unfällen im Verkehr (vgl. dazu die Alterskategorien 18 bzw. 19 Jahre in der Erhebung "Unfälle mit Personenschaden, beteiligte Lenker von Kfz" der Statistik Austria). Die jüngsten EisenbahnerInnen haben auch auf der Schiene die höchste Fehleranfälligkeit.

### **§ 139 Überprüfungen**

Aus Sicht der BAK sollte im § 139 festgehalten werden, dass die Kosten für alle erforderlichen Überprüfungen durch das Eisenbahnunternehmen, bei dem der Triebfahrzeugführer beschäftigt ist, zu tragen sind.

### **§ 145 Sprachniveau**

Gemäß § 145 kann das europaweit festgelegte, erforderliche Sprachniveau in „grenznahen Bahnhöfen“ unter gewissen Voraussetzungen unterschritten werden. Das entspricht auch den unionsrechtlichen Bestimmungen. Derzeitige Praxis ist in Österreich, dass in Staatsverträgen spezifische Grenzbahnhöfe eindeutig festgelegt werden, in diesen kommen zum Teil vereinfachte Sprachkenntnisse zur Anwendung. Es ist daher im § 145 klarzustellen, dass ausschließlich diese, bereits jetzt verorteten Grenzbahnhöfe unter „grenznah“ zu verstehen sind. Eine räumliche Ausweitung der derzeit existierenden Strecken, wird seitens der BAK abgelehnt, letztlich ist eine korrekte Sprachkenntnis für die Sicherheit, gerade bei außergewöhnlichen Ereignissen, unbedingt erforderlich.

### **§ 162 bis 166 Strafbestimmungen, § 167 Strafhöhe**

Es erscheint höchst problematisch, dass die Strafbestimmungen nur die Möglichkeit einer (geringen) Geldstrafe und – als einzige Eskalationsstufe – den Konzessionsentzug vorsehen. 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. Letztere Möglichkeit ist politisch nicht erwünscht und wird daher nicht angewandt (werden). Das Strafsystem ist daher weder abschreckend noch wirksam. Dies trifft auf die Erststrafe und im besonderen Ausmaß auf die Wiederholung zu. Es wird daher verlangt, hier eine Möglichkeit der effizienten Strafbarkeit der verantwortlichen Personen aufzunehmen und die Delegation der Strafe zu verhindern.

Die **Strafbestimmungen gehören verschärft**. Derzeit ist deren abschreckende Wirkung nicht gewährleistet. Ebenso gibt es eine beträchtliche „Schieflage“ bei deren Gewichtung: So beträgt der Strafrahmens (§ 164 Abs 2) bei Verstößen gegen die Gewährung des Netzzugangs bis zu 36.000 Euro. Der Strafrahmens für Übertretungen in sicherheitsrelevanten Bereichen beträgt in einigen Fällen (vgl § 162 Abs 1) nur 726 Euro. Seitens der BAK wird vorgeschlagen, hier den Strafrahmens für Verstöße gegenüber sicherheitsrelevanten Bestimmungen massiv zu erhöhen. Es ist nicht einzusehen, warum Verstöße gegen Marktzugangsregeln strenger bestraft werden sollen, als Verstöße gegen Regelungen zum Schutz der Fahrgäste und Beschäftigten.

Im Eisenbahngesetz fehlen Strafbestimmungen für spezifische Übertretungen. Die Nichteinhaltung der behördlich genehmigten Dienstvorschriften und deren Präzisierungen (Zusatzbestimmungen und Dienstanweisungen) hat aber in jedem Fall eine Verwaltungsübertretung darzustellen. Es sind weiters Strafbestimmungen für

- Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit den Registern (Rollmaterial, EisbEPV, „§ 40 Personen“ und Eisenbahnaufsichtsorgan),
- Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit den Schulungseinrichtungen und
- Verstöße gegen Festlegungen im Zusammenhang mit der Sicherheitsbehörde

festzulegen.

Im vorliegenden Entwurf werden im § 167 Sanktionen im Bereich der Tarif-, Beförderungs- und Entschädigungsbestimmungen an einen „schwerwiegenden“ Verstoß geknüpft (vgl Abs 2). Das entspricht nicht der Intention der EU-Verordnung (EG) Nr 1371/2007, diese verpflichtet in Art 22 generell zur Erlassung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung. Die Höhe des Strafrahmens, dieser liegt gemäß § 167 bei 10.000 Euro, erscheint überdies relativ gering. In der korrespondierenden Bestimmung des § 169 Abs 1 Z 3 lit s des Luftfahrtgesetzes (in der im Übrigen nicht zwischen schwerwiegenden und nicht schwerwiegenden Verstößen unterschieden wird) ist bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Fluggastrechte-VO 261/2004 eine Verwaltungsstrafe bis zu 22.000 Euro vorgesehen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.

