



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

Rathaus  
1082 Wien  
Telefon: +43 1 4000 82375  
Fax: +43 1 4000 99 82310  
post@md-r.wien.gv.at  
wien.gv.at

MDR - 730847-2024-4  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird,  
Begutachtung;  
Stellungnahme

Wien, 28. Mai 2024

zur Zahl 2024-0.368.071

Zu dem mit Schreiben vom 17. Mai 2024 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1975 geändert wird, wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 1 (§ 9b):

Der Stand der Technik soll durch Ergänzungen präzisiert werden. Im Entwurf zu § 9b Abs. 3 wird der Begriff „nationale Vorschriften“ angeführt, worunter gemäß § 99 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957) in der geltenden Fassung „rechtlich verbindliche Normen“ zu verstehen sind. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Definition auf Bahnsysteme bezieht, die dem 8. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 (Interoperabilität) unterliegen, sodass für Systeme außerhalb der Interoperabilität (Straßenbahnen, Anschlussbahnen etc.) auch weiterhin andere Regelwerke, wie beispielsweise nicht für verbindlich erklärte Normen, Technische Regeln des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und nationale Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen (RVE), herangezogen werden können. Eine diesbezügliche Präzisierung - zumindest in den Erläuterungen - wäre zweckmäßig.

Zu Z 2 (§ 12 Abs. 1a):

Der Entwurf zu § 12 Abs. 1a Z 1 betreffend die behördlichen Zuständigkeiten bei Bundesländergrenzen überschreitenden Straßenbahnen erscheint nachvollziehbar und zweckmäßig.

Die Festlegung der behördlichen Zuständigkeit in Z 2 und Z 3 ist jedoch äußerst kritisch zu beurteilen. Im Vergleich zu Z 1 erfolgt hier keine Einschränkung auf Bundesländergrenzen überschreitende Straßenbahnen, sondern sollen alle Bauartgenehmigungen für Schienenfahrzeuge erfasst sein, die in mehr als einem Bundesland eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen (Z 2) bzw. alle Entscheidungen über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherungstechni-

sche Einrichtungen ohne Einschränkung auf Bundesländergrenzen überschreitende Sachverhalte (Z\_3). Wie in derartigen Konstellationen mit Betriebsbewilligungen verfahren werden soll, geht aus dem Entwurf nicht hervor.

Die derzeit geplante Zuständigkeitsregelung für die Bauartgenehmigung von Schienenfahrzeugen, die in mehr als einem Bundesland eingesetzt werden (sollen) und die Genehmigung von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen (Z 2 und Z 3) erscheint aus folgenden Gründen problematisch:

- Antragsteller für Bauartgenehmigungen sind häufig die Fahrzeughersteller bzw. die Hersteller der eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und nicht die Eisenbahnunternehmen, die das Schienenfahrzeug später betreiben bzw. die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung errichten möchten. Die für die Erledigung des Anbringens zuständige Behörde ist in dieser Konstellation daher nicht zwingend ident mit der für die Infrastruktur, auf der das Schienenfahrzeug betrieben werden soll, zuständigen Behörde.
- Die betrieblichen und infrastrukturseitigen Spezifika sind bei den unterschiedlichen Bahnbetreibern durchaus inhomogen und nicht vergleichbar.
- Gemäß § 32a Abs. 1 EisbG (für die Schienenfahrzeuge) bzw. § 33a Abs. 1 EisbG (für die eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen) ist die Bauartgenehmigung unter anderem zu erteilen, wenn das in Betrieb zu nehmende Schienenfahrzeug bzw. die in Betrieb zu nehmende eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, entspricht. Um diesen Punkt und die Übereinstimmung des Schienenfahrzeuges bzw. der eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtung mit den Erfordernissen der einschlägigen eisenbahnrechtlichen sowie technischen Regelwerke prüfen zu können, sind aber Kenntnisse erforderlich, die nur die für die Infrastruktur und das betroffene Eisenbahnunternehmen zuständige Behörde haben kann. Die Folge wären umfangreiche Amtshilfeersuchen und verlängerte Bearbeitungszeiten.

Da erfahrungsgemäß die Hersteller - häufig mit Sitz in Wien - den Antrag auf Bauartgenehmigung bei der Behörde stellen, scheint es, dass hiermit faktisch (aufgrund des Sitzes zahlreicher entsprechender Unternehmen) eine österreichweite Zuständigkeit des Landeshauptmanns von Wien festgesetzt werden soll, und dieser sohin Schienenfahrzeuge, die in mehr als einem Bundesland eingesetzt werden (sollen) oder - nach derzeitigem Wortlaut - sämtliche Sicherungstechnik in anderen Bundesländern bauartgenehmigen müsste.

Im Sinne einer effizienten Vollziehung wird vorgeschlagen, den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Bestimmung auf Bundesländergrenzen überschreitende Straßenbahnen einzuschränken, an den Sitz des für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur zuständigen Eisenbahnunternehmens anzuknüpfen und § 12 Abs. 1a wie folgt zu fassen:

„(1a) Ist der Landeshauptmann gemäß Abs. 1 die sachlich zuständige Behörde, so ist in Angelegenheiten von Bundesländergrenzen überschreitenden Straßenbahnen der Landeshauptmann jenes Bundeslandes, in dem sich der Sitz des für die jeweilige Infrastruktur zuständigen Eisenbahnunternehmens befindet, örtlich zuständig:

1. a) für die Entscheidung über Anträge auf Verleihung der Konzession zum Bau und zum Betrieb von solchen Straßenbahnen sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf solchen Straßenbahnen;  
b) für die Entscheidung über Anträge nach den §§ 14c und 14d;  
c) für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bewilligung für die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes gem. § 28 Abs. 1;  
d) für die Erklärung gem. § 28 Abs. 6;
2. für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 32d für jene Schienenfahrzeuge, die auf einer solchen Straßenbahninfrastruktur in mehr als einem Bundesland eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen;
3. für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherungs-technische Einrichtungen auf einer solchen Straßenbahninfrastruktur und über Anträge nach § 33c."

§ 12 Abs. 1a Z 2 und Z 3 in der derzeit in Begutachtung befindlichen Formulierung werden aus den angeführten Gründen abgelehnt.

Aus formaler Sicht wird zum gegenständlichen Begutachtungsverfahren festgehalten, dass die seitens des BMK vorgesehene Begutachtungsfrist von weniger als zwei Wochen als deutlich zu kurz erachtet wird, um eine ordnungsgemäße Begutachtung vornehmen zu können. Es sei hier an das Rundschreiben des BKA-Verfassungsdienst vom 2. Juni 2008 betreffend Festsetzung angemessener Begutachtungsfristen (GZ BKA - 600.614/0002-V/2/2008) erinnert, wonach der begutachtenden Stelle eine Frist von zumindest sechs Wochen zur Verfügung stehen sollte.

Für den Landesamtsdirektor:

OMR<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Eva Tiefenbrunner

Mag.<sup>a</sup> Birgit Eisler  
Obermagistratsrätin

Ergeht an:

1. Präsidium des Nationalrates
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. Verbindungsstelle der Bundesländer
4. MA 64  
(zu MA 64 - 750080/2024)  
mit dem Ersuchen um Weiterleitung

- an die einbezogenen Dienststellen
5. MA 53  
zur Veröffentlichung auf der  
Stadt Wien-Website