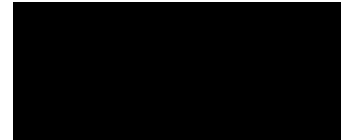


BMIMI - IV/E4 (Oberste Eisenbahnbehörde
Überwachung)
e4@bmimi.gv.at

An alle
Eisenbahnunternehmen
von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen



Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2026-0.218.190

Wien, 5. Juni 2026

Aufsichtstätigkeit allgemein Informationsschreiben Pflichten von Eisenbahnunternehmen betreffend Triebfahrzeugführer:innen

Im Rahmen der allgemeinen Aufsichtstätigkeit wurde seitens der Obersten Eisenbahnbehörde festgestellt, dass teilweise Unklarheiten über einzelne Pflichten der Eisenbahnunternehmen betreffend Triebfahrzeugführer:innen bestehen. Dieses Informationsschreiben dient daher als Erinnerung an die gesetzlichen Vorgaben, welche Eisenbahnunternehmen in diesem Zusammenhang treffen.

Voraussetzungen zum selbständig Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges gemäß § 126 EisbG

Zunächst ist festzuhalten, dass die Voraussetzungen zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges gemäß § 126 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) die Innehabung einer gültigen Fahrerlaubnis (Z 1) **und** einer gültigen Bescheinigung, in der die Klasse des von Triebfahrzeugführer:innen selbständig geführten und bedienten Triebfahrzeuges und die Eisenbahn, auf der sie ein solches Triebfahrzeug selbständig führen und bedienen, eingetragen sind (Z 2), sowie das Mitführen dieser Dokumente durch Triebfahrzeugführer:innen sind (Z 3).

Gemäß § 126 Abs. 2 EisbG dürfen Triebfahrzeugführer:innen abweichend von § 126 Abs. 1 Z 2 EisbG ein Triebfahrzeug für die im Gesetz aufgezählten Fahrten auf solchen Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, die nicht in ihrer Bescheinigung ausgewiesen sind, wenn sich das Eisenbahnunternehmen, dem sie angehören, dafür entscheidet, dass neben ihnen ein:e Triebfahrzeugführer:in sitzt, in deren:dessen Bescheinigung diese Eisenbahn ausgewiesen ist und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einer solchen Fahrt zuvor in Kenntnis gesetzt wurde:

1. Fahrten im Zuge von Umleitungen, die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegt wurden;
2. einmalige Sonderfahrten mit historischen Triebfahrzeugen;
3. einmalige Sonderfahrten im Güterverkehr, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zustimmt;
4. Fahrten im Zuge der Auslieferung oder Vorführung von neuen Schienenfahrzeugen;
5. Ausbildungs- und Prüffahrten;
6. Fahrten zum Zwecke der Instandhaltung der Eisenbahn.

Die in § 126 Abs. 2 EisbG vorgesehenen Ausnahmen betreffen ausschließlich die Bescheinigung.

Verpflichtung zur unternehmensinternen Überwachung von Triebfahrzeugführer:innen gemäß § 146 EisbG

Eisenbahnunternehmen haben gemäß § 146 Abs. 1 EisbG zur unternehmensinternen Überprüfung das in Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG in § 146 EisbG vorgesehene System zur Überwachung ihrer Triebfahrzeugführer:innen vorzusehen (siehe auch 4.2.1. Buchstabe e Anhang I und II Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 zum Kompetenzmanagementsystem).

Dies setzt unter anderem voraus, dass Eisenbahnunternehmen Kenntnis darüber haben, welche Triebfahrzeugführer:innen von ihnen eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auch zur Verfügung gestellte Triebfahrzeugführer:innen einem Eisenbahnunternehmen in diesem Sinne zuzurechnen sind und die Voraussetzungen des unternehmenseigenen Sicherheitsmanagementsystems dauerhaft erfüllen müssen. Auch ist diesbezüglich erneut festzuhalten, dass die Zusatzbescheinigung von dem Eisenbahnunternehmen auszustellen ist, welches die Triebfahrzeugführer:innen (unabhängig von der Rechtsgrundlage) für eine Fahrt einsetzt und nach dessen Sicherheitsmanagementsystem die Fahrt durchgeführt wird (vgl. Informationsschreiben Zusatzbescheinigungen vom 25. Jänner 2019 zu GZ: BMVIT 228.003/0003 IV/E4/2018).

Das Eisenbahnunternehmen hat gemäß § 146 Abs. 2 EisbG dafür zu sorgen und zu überprüfen, dass von ihm auf Eisenbahnen eingesetzte Triebfahrzeuge nur von Personen selbständig geführt und bedient werden, die über eine gültige Fahrerlaubnis und eine hierfür gültige Bescheinigung verfügen.

Das Eisenbahnunternehmen hat zudem gemäß § 146 Abs. 3 EisbG dafür zu sorgen, dass Triebfahrzeuge nicht durch von ihm eingesetzte Triebfahrzeugführer:innen selbständig geführt und bedient werden, wenn sich diese in einem durch Medikamente, Alkohol oder Suchtmittel sowie durch Krankheit beeinträchtigten Zustand befinden.

Darüber hinaus hat das Eisenbahnunternehmen gemäß § 146 Abs. 4 EisbG in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, ob Inhaber:innen einer Bescheinigung noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse sowie über die notwendigen Sprachkenntnisse verfügen. Dabei ist eine gesamthafte Überprüfung der jeweiligen erforderlichen Fachkenntnisse notwendig, eine auf Änderungen bzw. Neuerungen beschränkte Überprüfung reicht nicht aus. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen ist im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems festzulegen, wobei jedoch die im Anhang VII der Richtlinie 2007/59/EG angeführte Mindesthäufigkeit einzuhalten ist. Diese Überprüfungen sind zum

Zweck der Nachweisführung (Gegenstand, Ergebnis und Datum der Überprüfung) zu dokumentieren.

Die unternehmensinternen Überprüfungen können auf unterschiedliche Weise erfolgen (zB mündliche, schriftliche oder automationsunterstützte Prüfung, zB auch durch sachverständige Prüfer:innen, automationsunterstützte Auswertung von Fahrdaten, Kontrollfahrten, etc.; eine Kombination ist ebenso möglich), wobei es dazu Festlegungen im Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens bedarf.

Ergibt die Überprüfung, dass die Fachkenntnisse noch vorhanden sind, ist dies gemäß § 146 Abs. 4 EisbG vom Eisenbahnunternehmen durch einen Vermerk auf der Bescheinigung selbst und einen entsprechenden Eintrag im Bescheinigungs-Register festzuhalten.

Stellt die Kenntnis oder eine vorliegende ärztliche Mitteilung über eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes von Triebfahrzeugführer:innen, das Ergebnis einer Überwachung von Triebfahrzeugführer:innen, das Ergebnis einer Überprüfung nach § 146 Abs. 4 EisbG oder die Versäumung einer Überprüfung nach § 146 Abs. 4 EisbG die berufliche Befähigung, die berufliche Eignung, das Vorliegen der für die Ausstellung der Fahrerlaubnis oder das Vorliegen der für die Ausstellung der Bescheinigung erforderlichen Voraussetzungen in Frage, hat das Eisenbahnunternehmen gemäß § 146 Abs. 5 EisbG die zur Herstellung eines es betreffenden gesetzeskonformen Zustandes erforderlichen Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen. Des Weiteren hat das Eisenbahnunternehmen zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Ausstellung der Bescheinigung noch vorliegen und diese gegebenenfalls auszusetzen oder zu entziehen.

Für den Fall, dass eine Auslagerung der Überwachung von Triebfahrzeugführer:innen erfolgt, müssen die dafür vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen durch das Eisenbahnunternehmen eingehalten werden. Durch den Einsatz von Auftragnehmer:innen, Partner:innen bzw. Zulieferer:innen wird das Eisenbahnunternehmen nicht von der eigenen Gesamtverantwortung und Rechenschaftspflicht entbunden. Abgesehen davon, dass Eisenbahnunternehmen grundsätzlich jene Risiken identifizieren, bewerten und kontrollieren müssen, welche sich aus den Tätigkeiten von Auftragnehmer:innen, Partner:innen bzw. Zulieferer:innen bzw. in Zusammenarbeit mit diesen ergeben (vgl. 5.3. Anhang I und II Delegierten Verordnung (EU) 2018/762), ist insbesondere der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen durch vertragliche Vereinbarungen sowie Dokumentation und die Rückverfolgbarkeit sicherheitsrelevanter Dokumente sicherzustellen (vgl. 5.3.2. Buchstabe e und f Anhang I und II Delegierten Verordnung (EU) 2018/762). Zudem sind Auftragnehmer:innen, Partner:innen bzw. Zulieferer:innen im Rahmen des Kontrollverfahrens zu überwachen (vgl. 5.3.3. Anhang I und II Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 und Verordnung (EU) Nr. 1078/2012).

Mitteilungspflichten gemäß §§ 146, 147 EisbG

Gemäß § 146 Abs. 6 EisbG haben Eisenbahnunternehmen im Fall, dass die Kenntnis oder eine vorliegende ärztliche Mitteilung über eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes von Triebfahrzeugführer:innen sowie das Ergebnis einer Überwachung das Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis in Frage stellt, oder Triebfahrzeugführer:innen bereits länger als drei Monate arbeitsunfähig sind, die Behörde davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist bei einer unverzüglichen Mitteilung von einem Handeln „so bald als möglich“, „ohne unnötigen Aufschub“ bzw. „ohne schuldhaftes Zögern“ auszugehen (vgl. VwGH 10.10.2014, Ro 2014/02/0020 bis 0021, mwN). Dies heißt auch, sobald die Möglichkeit dazu besteht. Es kann bereits bei einer Zeitspanne von über einer Woche nicht mehr von einem unverzüglichen Handeln gesprochen werden, wenn kein Grund angeführt wird, welcher eine Verzögerung rechtfertigt (vgl. VwGH 12.11.1963, 0968/62).

Ergänzend ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Triebfahrzeugführer:innen gemäß § 140 Abs. 3 EisbG als Inhaber:innen einer Fahrerlaubnis, wenn ihnen bekannt ist, dass sie die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, verpflichtet sind, dies der Behörde **und** dem Eisenbahnunternehmen, dem sie angehören, anzuzeigen. Eisenbahnunternehmen haben sicherzustellen, dass die bei ihnen tätigen Triebfahrzeugführer:innen dieser Verpflichtung nachkommen. Nimmt ein Eisenbahnunternehmen nach Bekanntwerden, dass die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind, eine entsprechende Mitteilung an die Behörde auch im Auftrag der:des Inhaberin:Inhabers der Fahrerlaubnis vor, so hat dieser Umstand aus der Mitteilung ersichtlich zu sein.

Gemäß § 147 Abs. 2 EisbG haben Eisenbahnunternehmen ferner die Beendigung eines Beschäftigungsverhältnisses mit Triebfahrzeugführer:innen unverzüglich der Behörde bekanntzugeben.

Sollte die Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses aus Gründen erfolgen, welche im Sinne des § 146 Abs. 6 EisbG das Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis in Frage stellen, sind diese Angaben auch in die Mitteilung der Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses nach § 147 Abs. 2 EisbG an die Behörde aufzunehmen.

In diesem Zusammenhang ist zudem festzuhalten, dass bei dem Beschäftigungsverhältnis von Triebfahrzeugführer:innen zu einem Eisenbahnunternehmen, welches beendet wird und deren Folgen § 147 EisbG regelt, nicht auf ein Arbeitsverhältnis im Sinne des Zivilrechts abstellt wird, sondern es generell darauf ankommt, dass Triebfahrzeugführer:innen dem Eisenbahnunternehmen nicht mehr länger in dieser Funktion angehören; verwiesen wird erneut auf das Informationsschreiben der Obersten Eisenbahnbehörde vom 25. Jänner 2019 zu GZ: BMVIT 228.003/0003 IV/E4/2018 betreffend Zusatzbescheinigungen. Mit anderen Worten kommt es bei § 147 EisbG darauf an, dass Triebfahrzeugführer:innen einem Eisenbahnunternehmen nicht mehr länger rechtlich zurechenbar sind und dies das Ausscheiden aus den Vorgaben des Sicherheitsmanagementsystems (wie laufende Weiterbildung etc.) nach sich zieht. Bei einem bloß vorübergehenden Entzug bzw. einer Aussetzung der Zusatzbescheinigung ist nicht von einer Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses in diesem Sinne auszugehen. Bei der „Wiedereinstellung“ eines:iner ausgeschiedenen Triebfahrzeugführer:in ist der komplette Onboarding-Prozess im Sinne der Vorgaben des Sicherheitsmanagementsystems durchzuführen.

Die Mitteilungspflichten sind von jenem Eisenbahnunternehmen einzuhalten, dem Triebfahrzeugführer:innen nach den soeben dargestellten Kriterien nicht mehr länger zurechenbar sind.

Die Mitteilungspflichten nach § 146 Abs. 6 EisbG und § 147 Abs. 2 EisbG dienen unter anderem dazu, dass die Oberste Eisenbahnbehörde als nationale Sicherheitsbehörde ihre insbesondere in §§ 140, 147a und 156ff EisbG vorgesehenen Aufgaben des Entzugs oder der Aussetzung von Fahrerlaubnissen, der Registerführung und Auskunftserteilung über dieses sowie die behördliche Überprüfung in Bezug auf Triebfahrzeugführer:innen wahrnehmen kann.

Letztlich wird auf die Verwaltungsstrafbestimmung des § 232a Z 1 EisbG aufmerksam gemacht, wonach eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 1 452 Euro zu bestrafen ist, begeht, wer anderen als den in den §§ 225 bis 232 genannten Geboten oder Verboten dieses Bundesgesetzes zuwiderhandelt.

Konkrete Mitteilungen betreffend Triebfahrzeugführer:innen sind an die zuständige Behörde (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Gruppe Eisenbahn postalisch oder unter fahrerlaubnis@bmimi.gv.at) zu erstatten.

Die Behörde weist darauf hin, dass sich die Informationsschreiben der Behörde betreffend die Aufsicht nunmehr auf der Internetseite des Bundesministeriums finden (<https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/aufsichtsstrategie.html>).

Es wird darauf außerdem hingewiesen, dass die Behörde gesetzlichen Veröffentlichungs- und Informationspflichten unterliegt. Davon umfasst sein können auch Informationen, die im Zuge eines Schriftverkehrs entstehen. Sollten Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass vorzulegende Informationen personenbezogene Daten, geistige Eigentumsrechte, Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse oder sonstige schutzwürdige Geheimhaltungsinteressen gemäß § 6 Informationsfreiheitsgesetz, berühren oder beinhalten, sind die Passagen entsprechend zu kennzeichnen. Die Behörde hat im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben jede Herausgabe zu prüfen, eine Interessensabwägung und gegebenenfalls eine Betroffenenanhörung durchzuführen.

Abschließend ersucht die Oberste Eisenbahnbehörde um Kenntnisnahme dieses Informationsschreibens. Eisenbahnunternehmen haben ihre Vorgaben im Sicherheitsmanagementsystem dahingehend zu prüfen, ob die Einhaltung des dargelegten Rechtsrahmens gewährleistet ist und diese gegebenenfalls anzupassen. Eine Rückmeldung an die Oberste Eisenbahnbehörde über die aufgrund dieses Schreibens getroffenen Maßnahmen ist nicht erforderlich. Inwieweit Eisenbahnunternehmen ihren dargelegten Pflichten entsprechen, wird im Rahmen der anlasslosen Aufsicht gegebenenfalls in Form von Stichproben durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft.

Für allfällige weitere Fragen steht die Oberste Eisenbahnbehörde weiterhin gerne zur Verfügung.

Für den Bundesminister:
Mag. Michael Luczensky

