
Rechtliche Problemstellungen von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke

Rechtswissenschaftliches Fachgutachten

Univ.-Prof. (SFU) Konrad Lachmayer

Wien, 28. März 2023

■ Inhaltsverzeichnis

I. Sachverhalt und Rechtsfrage	3
A. Sachverhalt.....	3
B. Rechtsfragen	5
II. Rechtliche Grundlagen.....	6
A. Europäische Rechtsgrundlagen.....	6
B. Einfachgesetzliche Rechtsgrundlagen	9
III. Rechtswissenschaftliche Analyse.....	11
A. Einleitung.....	11
B. Begriffliche Einordnung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke	12
C. Rechtliche Qualifikation der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister	16
D. Auslegung der Geltungsausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG in Bezug auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke.....	17
E. Registrierung einer Instandhaltungsstelle gem § 207 EisbG für Schienenfahrzeugen für historische Zwecke	22
IV. Zusammenfassung.....	25

Rechtliche Problemstellungen von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke

Konrad Lachmayer

I. Sachverhalt und Rechtsfrage

A. Sachverhalt

Im Jahr 2022 beantragte eine GmbH die Eintragung als Eigentümer und Halter bei drei Fahrzeugen mit der Beschränkung Code 4.3. Eine Instandhaltungsstelle wurde im Antrag nicht angegeben.

Ein paar Wochen später wurde die Außerdienststellung von neunzehn Fahrzeugen angemeldet. Darunter auch die obengenannten drei Fahrzeuge, welche an die GmbH verkauft wurden.

Mit der Verkaufsmeldung wurden die drei Fahrzeuge mit dem Datum der Ausmusterung mit Code 10 suspendiert („registration suspended“).

Daraufhin erließ die SCHIG mbH einen Bescheid über die Außerdienststellung (Code 33) für eines der Fahrzeuge und übermittelte den Bescheid zur Außerdienststellung.

Ein Aufforderungsschreiben der SCHIG wurde zur Datenänderung an die GmbH versandt, weil die GmbH von der Verkäuferin für diese drei Fahrzeuge als Käufer angegeben war. Die GmbH antwortete, dass eine Datenänderung bereits beantragt worden war und ersuchte um Eintragung der beantragten Datenänderung.

Der Bescheid zum Antrag der GmbH wurde Anfang 2023 erstellt, wonach die Änderung des Eigentümers und des Halters durchgeführt werden soll. Die Eintragung soll mit der Beschränkung Code 4.3 (historisches Fahrzeug) ergänzt werden, die ECM-Stelle soll laut

Bescheid nicht befüllt werden da keine angeführt wurde und nach Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 iVm dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 sollen die Fahrzeuge im Register weiterhin als suspendiert (Code 10) markiert bleiben. Der Bescheid wurde der GmbH daraufhin zugestellt.

Die GmbH erhob gegen diesen Bescheid Beschwerde. Die Begründung der Beschwerde lautet: Historische Fahrzeuge benötigen keine ECM, weshalb die Aussetzung nach Code 10 rechtswidrig wäre; überdies bestehe Unzuständigkeit der SCHIG mbH für die Überprüfung der ECM-Stelle.

Die Beschwerdeführerin verlangt eine mündliche Verhandlung, eine Abänderung des Bescheids oder eine Erlassung eines neuen Bescheids seitens der Behörde.

Gem § 86 Abs 2 Z 2 EibG gilt für „Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden,“ der Gesetzesteil zur Interoperabilität gem §§ 86 ff EibG nicht. In diesem Sinne sieht auch § 185 Abs 2 EibG eine Geltungsausnahme für „Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden,“ in Hinblick auf den 11. Teil „Spezielle Sicherheitsbestimmungen“ vor.

B. Rechtsfragen

Das vorliegende Fachgutachten dient der Beantwortung folgender rechtswissenschaftlicher Fragestellungen:

- Was ist unter Schienenfahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, zu verstehen?
- Inwieweit können derartige Schienenfahrzeuge in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister gem § 114 ff EiszG ein- und ausgetragen werden?
- Inwieweit sind für derartige Schienenfahrzeuge Instandhaltungsstellen in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister einzutragen?

II. Rechtliche Grundlagen

A. Europäische Rechtsgrundlagen

1. Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen, es zu ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und zu entwickeln und zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und zur schrittweisen Vollendung des Binnenmarkts beizutragen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.

(2) Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des Eisenbahnsystems der Union, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.

[...]

(4) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Nebengleise —, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;

b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden; [...]

Artikel 47 Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Bis das in Absatz 5 genannte europäische Fahrzeugeinstellungsregister betriebsbereit ist, führt jeder Mitgliedstaat ein nationales Fahrzeugeinstellungsregister. Dieses Register: a) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen; b) wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert; c) ist den in den Artikeln 16 und 22 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich;

darüber hinaus wird es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen und der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich gemacht, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das nationale Fahrzeugeinstellungsregister enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die EVN;
- b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- c) Angaben zu dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;
- d) Identifizierung des Fahrzeugeigners und des Fahrzeughalters;
- e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- f) Angaben zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

(4) Solange die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister nicht entsprechend der in Absatz 2 genannten Spezifikation miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat die ihn betreffenden Daten in seinem Register, indem er die Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in dessen eigenem Register vorgenommen hat.

(5) Um Verwaltungsaufwand und unangemessene Kosten für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten zu verringern, beschließt die Kommission bis zum 16. Juni 2018, unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Kosten- Nutzen-Analyse, im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen und funktionellen Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister, das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister integrieren soll, um allen Nutzern eine harmonisierte Schnittstelle für die Registrierung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung zu gewährleisten. Absatz 1 Buchstaben b und c sowie Absatz 3 finden Anwendung. Diese Spezifikation erstreckt sich unter anderem auf Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage und Migrationsschritte. Diese Durchführungsrechtsakte werden auf Empfehlung der Agentur nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister wird unter Berücksichtigung der von der Agentur und den Mitgliedstaaten bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register — wie etwa des mit den nationalen Fahrzeugeinstellungsregister vernetzten Europäischen Zentralisierten Virtuellen Fahrzeugeinstellungsregisters — entwickelt. Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister muss bis 16. Juni 2021 betriebsbereit sein.

(6) Der Halter zeigt dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert wurde, etwaige Änderungen der Daten in den Fahrzeugeinstellungsregistern, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich an.

(7) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland eine Genehmigung erhalten haben und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür,

dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Halter des betreffenden Fahrzeugs, die für die Instandhaltung zuständige Einrichtung und Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über ein Fahrzeugeinstellungsregister abgefragt werden können oder unverzüglich auf andere Weise in einem leicht lesbaren Format nach den gleichen nichtdiskriminierenden Grundsätzen bereitgestellt werden, wie sie für ähnliche Daten eines Fahrzeugeinstellungsregisters gelten.

2. EisenbahnsicherheitsRL

Artikel 2 Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturelle und funktionelle Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen Akteuren des Eisenbahnsystems betreffen.

[...]

(3) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Gleisanschlüsse, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;

b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden; [...]

3. Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen

Artikel 1 Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Mit dieser Verordnung wird ein System für die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Zertifikat) einschließlich der in Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 beschriebenen Instandhaltungsfunktionen festgelegt.

(2) Es gilt für alle Fahrzeuge und sieht die Möglichkeit der Zertifizierung untervergebener Instandhaltungsfunktionen vor.

(3) In dieser Verordnung sind die Anforderungen festgelegt, die die für die Instandhaltung zuständigen Stellen in Bezug auf das Management sicherheitskritischer Bauteile erfüllen müssen.

B. Einfachgesetzliche Rechtsgrundlagen

Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, StF: BGBl. Nr. 60/1957

8. Teil Interoperabilität

1. Hauptstück Geltungsbereich

(1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genützt werden;
2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden; [...]

3. Hauptstück Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

§ 114. Registrierung von Schienenfahrzeugen

(1) Der Halter eines Schienenfahrzeuges hat das Schienenfahrzeug vor seiner erstmaligen Verwendung und die Änderung aller auf das Schienenfahrzeug bezogenen Daten im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registrieren zu lassen. Weiters hat der Halter für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen oder abgewrackt wird.

(2) Halter ist, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters eingetragen ist.

(3) Zuständig für die Durchführung von Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

§ 115. Europäische Fahrzeugnummer

(1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat einem Schienenfahrzeug im Zuge der erstmaligen Registrierung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eine europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen. Einem Schienenfahrzeug darf nur einmal eine europäische Fahrzeugnummer zugewiesen werden, es sei denn, in einem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 47 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist etwas anderes bestimmt.

(2) Der Halter des Schienenfahrzeuges hat dafür zu sorgen, dass auf jedem vom ihm gehaltenen Schienenfahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer angebracht ist.

§ 116. Eintragungsverfahren

(1) Der Halter eines Schienenfahrzeuges, das im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister erfasst sein muss, hat dessen Eintragung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister und die Änderung aller auf das Schienenfahrzeug bezogenen Daten oder die Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu beantragen. Der Antrag hat dem im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 vorgegebenen Formblatt zu entsprechen und alle im Formblatt abgefragten Angaben zu enthalten.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat zur Entscheidung über Anträge auf Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister das AVG anzuwenden. Die beantragten Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister dürfen nur dann erfolgen, wenn die vom Antragsteller bekanntgegebenen Eintragungsdaten vollständig und richtig sind und das betreffende Schienenfahrzeug gemäß dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen aufscheinenden Verwendungsgebiet auf Eisenbahnen in Österreich eingesetzt werden darf. Mit der Durchführung der Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister gilt der darauf gerichtete Antrag als erledigt.

(3) Ist eine Beschwerde gegen einen von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH erlassenen Bescheid gänzlich oder teilweise berechtigt, hat das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes über die Beschwerde darin zu bestehen, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verpflichtet wird, der Beschwerde im Umfang ihrer Berechtigung zu entsprechen.

11. Teil Spezielle Sicherheitsbestimmungen

1. Hauptstück Geltungsbereich

§ 185.

(1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

[...]

2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden. [...]

6. Hauptstück Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

§ 207. Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle

Ein Schienenfahrzeug darf nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden, wenn ihm eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die für dessen Instandhaltung zuständig ist, zugewiesen ist, und diese für die Instandhaltung zuständige Stelle im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist.

§ 208. Aufgabe einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle

Eine für die Instandhaltung zuständige Stelle hat sicherzustellen, dass die Schienenfahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.

III. Rechtswissenschaftliche Analyse

A. Einleitung

Ausgangspunkt der rechtlichen Analyse der Eintragungsmöglichkeit von Schienenfahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, ist eine begriffliche Annäherung an die betroffenen Fahrzeuge (B.). Es gilt dabei ein funktionales, also ein dem Zweck der Fahrzeuge entsprechendes Begriffsverständnis zu entwickeln und damit Schienenfahrzeuge für historische Zwecke von bloß historischen Fahrzeugen zu differenzieren.

Daran anschließend bedarf es der rechtlichen Qualifikation der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister aus verwaltungsrechtlicher Sicht. Abhängig vom rechtlichen bzw. hoheitlichen Verständnis der Eintragung in das Register können weitere rechtliche Schlussfolgerungen gezogen werden (C.).

In weiterer Folge gilt es in zwei Schritten die Bereichsausnahmen von Fahrzeugen für historische Zwecke von den Teilen des EisBG zur Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit in Hinblick auf das Fahrzeugeinstellungsregister zu analysieren (D. und E.). Auf unionsrechtlicher Seite besteht die Möglichkeit aber nicht die Verpflichtung einer Ausnahme derartiger Fahrzeuge. Ebenso wird das Ausmaß von Ausnahmen durch das Unionsrecht nicht festgelegt. Die dementsprechende Flexibilität spiegelt sich im Wortlaut des EisBG nicht wider. Im Zuge einer teleologischen Reduktion der normierten Ausnahme kann aber eine (eingeschränkte) Ausnahme von der Ausnahme angenommen werden, die in Hinblick auf die Eintragung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke in das Europäische Fahrzeugregister die weiterhin bestehende Möglichkeit der Eintragung bestätigt.

B. Begriffliche Einordnung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke

- Unionsrechtliche Ausgangssituation

Art 1 Abs 4 lit b InteroperabilitätsRL sowie Art 2 Abs 3 lit b EisenbahnsicherheitsRL geben den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, auszunehmen. Damit stellt sich die Frage, wie diese Ausnahme rechtlich auszulegen ist. Bevor auf die konkreten einfachgesetzlichen Ausnahmen auf Basis der unionsrechtlichen Öffnungsklauseln näher eingegangen wird, gilt es eine begriffliche Klärung von Schienenfahrzeugen, die für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, vorzunehmen.

Als unionsrechtliche Begriffe sind Schienenfahrzeuge für historische Zwecke autonom im Sinne des Unionrechts zu interpretieren. Auch wenn die genannte Ausnahme zwischen „historischen Zwecken“ und „touristischen Zwecken“ unterscheidet, so steht aufgrund der gemeinsamen Ausnahme nicht die Unterscheidung dieser Begriffe im Vordergrund, sondern zeigt sich vielmehr eine Form der Nutzung, die typischerweise alle Aspekte in sich trägt, also ein lokal begrenzter Einsatz historischer Fahrzeuge für touristische Zwecke.¹ Im Einzelfall – wie sogleich aufzuzeigen sein wird – können aber auch Unterschiede bestehen. Das dahinterstehende Konzept geht aber von derselben Problematik bzw. Situation im Hinblick auf Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität aus. In diesem Sinne ist im Hinblick auf die Ausnahmemöglichkeit hinsichtlich der

¹ Auf Fahrzeuge mit lokal begrenztem Einsatz, der sich nicht auf historische oder touristische Zwecke bezieht, wird im Rahmen der begrifflichen Klärung nicht näher eingegangen. Die nachstehenden Ausführungen zu den Ausnahmen bzw. Gegenausnahmen zu § 86 u § 185 EisBG sind aber ebenso auf Fahrzeuge mit lokal begrenztem Einsatz anwendbar.

Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität auch von einer restriktiven Interpretation des Ausnahmetatbestand auszugeben.

- **Das Fahrerlebnis als Fahrzweck**

Bevor die Unterscheidung des Einsatzes von Fahrzeugen für historische und touristische Zwecke in den Vordergrund gestellt wird, soll auf die Gemeinsamkeiten der beiden Varianten hingewiesen werden, die auch die Regelung der Ausnahme in demselben Tatbestand erklären. Bei Fahrten für historische oder touristische Zwecke handelt es sich jedenfalls primär um eine Form der Personen- und nicht der Güterbeförderung. Im Vordergrund steht in beiden Fällen der Freizeitcharakter des Fahrzeugeinsatzes, im Hintergrund der Aspekt der professionellen Personenbeförderung. Deshalb liegt typischerweise eine Fahrt für touristische Zwecke dann vor, wenn auch ein historisches Fahrerlebnis beabsichtigt ist und so findet typischerweise eine Fahrt für historische Zwecke auch aus touristischen Zwecken statt.

Bei einer Auslegung des Wortlauts zeigt sich deutlich, dass nicht von historischen Fahrzeugen, sondern von Fahrzeugen für historische Zwecke die Rede ist. In diesem Sinne sind historische Fahrzeuge für Fahrten für historische Zwecke eine notwendige aber keine hinreichende Bedingung. Die Fahrt mit einem historischen Fahrzeug ist nur dann von der Ausnahme betroffen, wenn die Fahrt auch für einen „historischen Zweck“ erfolgt. Als Ausgangspunkt kann somit ein historisches Fahrzeug, also ein Fahrzeug dienen, das über ein mehrere Jahrzehnte zurückliegendes Baujahr verfügt. Der Einsatz für einen historischen Zweck bedeutet demgegenüber, dass es sich um eine Nostalgiefahrt handelt, also eine Fahrt, bei der das Erlebnis der Eisenbahnfahrt, wie sie etwa vor 80, 100 oder 120 Jahren stattfand, im Vordergrund steht. Der Einsatz eines historischen Fahrzeugs alleine reicht damit jedenfalls nicht aus, um eine Fahrt für historische Zwecke zu rechtfertigen. Der Zweck der Fahrt muss in diesem Sinne auf das historische Fahrerlebnis ausgerichtet sein.

Wie erwähnt steht bei einer Fahrt für touristische Zwecke typischerweise auch ein historisches Fahrzeug zur Verfügung und es wird auf diese Weise ein historisches Fahrerlebnis vorliegen. Vorstellbar sind aber auch besondere neu gebaute Fahrzeuge, die spezifischen touristischen Zwecken dienen sollen und bei denen die historische Dimension keine Rolle spielt.

- **Der teleologische Zusammenhang mit Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit**

Auf Basis dieser ersten begrifflichen Annäherung bedarf es aber darüber hinaus der Einbindung teleologischer Überlegungen aus der Perspektive von Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität. Die Ausnahme von den unionsrechtlichen Vorgaben zu Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität können sich nur durch Einschränkungen der Nutzung rechtfertigen. Nur ein verringertes Risiko durch beschränkte Nutzung kann daher eine Ausnahme von Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität rechtfertigen, da mit der Ausnahme grundsätzlich ein erhöhtes Risiko für die Eisenbahnsicherheit einhergeht.

Eine Fahrt für historische ebenso wie touristische Zwecke ist daher als lokal und zeitlich begrenzt anzusehen. Es darf dabei nicht die grundsätzliche Funktion von Eisenbahnfahrten, nämlich der Transport von Personen (und Gütern) im Vordergrund stehen. Das Fahrerlebnis wird vielmehr zum Selbstzweck. Damit verbunden sind auch sicherheitsbezogene Ersatzmaßnahmen relevant, die etwa in Form von reduzierten Geschwindigkeiten oder anderen kompensatorischen Sicherheitsmaßnahmen bestehen können.

- **Abgrenzungen**

Es können daher Fahrten für touristische und historische Zwecke im Sinne der genannten Ausnahmen von den Vorgaben zur Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität von anderen Eisenbahnfahrten unterschieden werden, die im allgemeinen Sprachgebrauch ebenso derartigen Zwecken entsprechen würden. Zu denken ist etwa an Zugangebote,

um Menschen aus Städten in Skigebiete zu bringen. Auch hier steht der touristische Zweck der Fahrt im Vordergrund, aber der Zweck und das Ziel der Ausnahme spielen in diesen Fällen keine Rolle. Letztlich handelt es sich um einen professionellen Personentransport. Ebenso wären etwa „Partyzüge“, bei denen die Party im Zug das touristische Erlebnis darstellt, nicht von der Ausnahme erfasst, wenn dieser „Partyzug“ auf einer regulären Strecke unter regulären Bedingungen stattfindet. Auch für historische Luxuszüge, die einen Personentransport quer durch Europa anbieten, kann die Ausnahme nicht herangezogen werden, da in diesen Fällen ebenso der professionelle Personentransport im Vordergrund steht.

- **Zwischenresümee**

Historische Fahrzeuge stellen für Fahrten für historische Zwecke eine notwendige aber keine hinreichende Bedingung. Die Fahrt mit einem historischen Fahrzeug ist nur dann von der unionsrechtlichen Ausnahme hinsichtlich Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität erfasst, wenn die Fahrt auch für einen „historischen Zweck“ erfolgt.

Nur wenn Fahrten lokal und zeitlich begrenzt sind, die nicht primär dem Personen- und Gütertransport dienen, sondern bei denen das Fahrerlebnis im Vordergrund steht, und aus zusätzlichen Gründen eine Ausnahme von Sicherheit und Interoperabilität notwendig wird, kann von Fahrten für historische und touristische Zwecke die Rede sein. In diesen Fällen müssen aber andere kompensatorische Maßnahmen ergriffen werden, um die Eisenbahnsicherheit weiterhin zu gewährleisten. Diese können etwa durch eine stark reduzierte Fahrgeschwindigkeit vorliegen, wobei im Einzelfall die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen festzulegen sind.

C. Rechtliche Qualifikation der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister

Bevor die Frage der Geltungsbereichsausnahmen gem § 86 Abs 2 EisbG näher geprüft werden kann, ist im Vorfeld die Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister aus dem Blickwinkel des Verwaltungsrechts zu qualifizieren. Registereintragungen finden sich in zahlreichen Rechtsgebieten. Typischerweise kommt der Eintragung in öffentliche Bücher bzw Register nur dokumentierende Funktion zu.² Die Normativität der Eintragung ist allerdings im konkreten Einzelfall festzustellen. Es gilt daher vorab zu klären, ob der konkreten Registereintragung gem §§ 114 ff EisbG nur deklaratorische bzw dokumentierende Wirkung zukommt oder diese als rechtsgestaltender Akt zu bewerten ist.

Bei Analyse der konkreten Vorschriften kann festgehalten werden, dass dem Fahrzeugeinstellungsregister über die bloße Dokumentations- und Transparenzfunktion eine rechtliche Bedeutung für die Rückverfolgbarkeit aber auch die (Eisenbahn-)Sicherheit zukommt, wie ErwGr 56 RL (EU) 2016/797 hervorhebt.³ So verpflichtet etwa Art 22 Abs 1 RL (EU) 2016/797 dazu, dass eine Registrierung im Fahrzeugeinstellungsregister vor erstmaliger Verwendung zu erfolgen hat. Gem § 115 EisbG kommt es im Rahmen der erstmaligen Eintragung auch zur Zuweisung der Europäischen Fahrzeugnummer.

In diesem Sinne ist auch § 116 Abs 2 EisbG zu verstehen, wenn in Hinblick auf die „Entscheidung über Anträge auf Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister“ normiert wird, dass das AVG anzuwenden ist. Die Durchführung eines Verwaltungsverfahrens gem AVG endet bei positiver Erledigung im Sinne des AVG mit Erlass eines Bescheides. Diese Ausstellung des Bescheides wird gem § 116 Abs 2 letzter Satz EisbG insoweit modifiziert, als im Falle der positiven Erledigung, also der Eintragung in

² *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 878.

³ Siehe in diesem Zusammenhang ErwGr 56 RL (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, ABl 2016, L 138/50. Siehe auch e contrario ErwGr 57 in Hinblick auf das „Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen“.

das Fahrzeugsregister „der [...] Antrag als erledigt“ gilt. Das durchzuführende Verfahren unterstreicht die rechtskonstitutive Wirkung der Eintragung, die den Bescheid ersetzt⁴ und diesem nicht nachgeschaltet ist.⁵ Eine vorgeschaltete oder alternative Bescheiderlassung besteht im Fall der positiven Erledigung nicht. Daraus ist zu schließen, dass dem Akt der Eintragung selbst normative Wirkung zukommt.

D. Auslegung der Geltungsausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG in Bezug auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke

1. Keine Änderung der rechtlichen Situation durch die EisbG-Novelle, BGBl I 2020/143.

Die gem § 86 Abs 2 EisbG aktuelle Formulierung der Geltungsausnahme („Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden“) wurde durch die EisbG-Novelle BGBl I 143/2020 eingeführt. Nichtsdestoweniger bestanden bereits zuvor Geltungsausnahmen in diesem Zusammenhang (§ 86 Abs 2 Z 5 EisbG alt: Dieser Gesetzesteil ist nicht anzuwenden auf [...] Nostalgieschienenfahrzeuge“.⁶ Selbst die Bestimmungen zum Einstellungsregister gem § 123a EisbG idF BGBl I 2006/125 sahen vor, dass die SCHIG mbH „für die Erfassung aller in Betrieb genommenen, unter den 8. Teil fallenden Schienenfahrzeuge ein Einstellungsregister zu errichten und zu führen“ hat. Der 8. Teil des EisbG („Interoperabilität“) war in der Fassung der Novelle BGBl I 2006/125 gem §§ 86-88 EisbG nur auf das „Österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ anzuwenden,

⁴ Die Erl halten fest, dass die „Erlassung eines Bescheides [...] nicht erforderlich“ ist, wenn „durch antragsgemäße Eintragung, Änderung einer Eintragung oder Rücknahme einer Eintragung stattgegeben“ wird; Siehe RV 1506 BlgNR 24. GP 11.

⁵ *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 880.

⁶ Siehe § 32b Abs 2 EisbG: „Besteht für Schienenfahrzeuge ein museales oder ein anderes fachlich begründetes Interesse an der Beibehaltung oder Herstellung eines historischen Zustandes (Nostalgieschienenfahrzeuge), ...“. Siehe idS *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz⁴ (2022) § 87 Anm 16.

worunter jedenfalls Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, nicht fielen.

Es gilt daher festzuhalten, dass Fragen des Geltungsbereichs von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke in Hinblick auf Interoperabilität (sich zwar im Detail der konkreten Abgrenzung aber jedenfalls) nicht im Grundsatz geändert haben. Unabhängig von der – im Weiteren vorzunehmenden – Analyse der Reichweite der Geltungsausnahme kann festgehalten werden, dass die EisbG-Novelle, BGBl I 143/2020, in Hinblick auf die Möglichkeiten der Eintragung oder Austragung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke keine grundsätzliche Änderung herbeiführte. Soweit also bisher eine entsprechende Berücksichtigung der Schienenfahrzeuge für historische Zwecke im Einstellungsregister erfolgt ist, so lässt sich eine diesbezüglich relevante Änderung der Rechtslage nicht durch die EisbG-Novelle BGBl I 2020/143 argumentieren.

2. Unionsrechtliche Ausgangssituation

Gem Art 1 RL (EU) 2016/797 sind Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, von eben dieser (Interoperabilitäts-)Richtlinie mitumfasst. Die Öffnungsklausel gem Art 1 Abs 4 lit b RL (EU) 2016/797 gibt den Mitgliedsstaaten allerdings die Möglichkeit Schienenfahrzeuge für historische Zwecke „von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, [...] aus[zuz]nehmen“. Dabei wird weder das Ausmaß noch die Intensität der Ausnahme durch die Richtlinie vorgegeben. Ebenso bleibt offen, von welchen Bestimmungen eine Ausnahme erfolgen kann. Kommt es zu keiner Ausnahme, so ist die Richtlinie in Hinblick auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke anzuwenden. Aus Perspektive der InteroperabilitätsRL spricht nichts gegen die Aufnahme von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke in das Fahrzeugeinstellungsregister gem Art 47 RL (EU) 2016/797.

3. Nationale Umsetzung

Wie bisher sind auch durch die EisbG-Novelle BGBl I 2020/143 keine expliziten Ausnahmen von der Ausnahme gem § 86 Abs 2 Z 2 EisbG für Schienenfahrzeuge für historische Zwecke vorgesehen. Nichtsdestoweniger wurde nach alter Rechtslage von der Möglichkeit einer Aufnahme von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke in das Fahrzeugeinstellungsregister ausgegangen. Wie oben ausgeführt hat sich aber an der grundlegenden rechtlichen Einordnung durch die genannte Novelle nichts geändert. Eine Ausnahme von den Regeln des Fahrzeugeinstellungsregisters ist aus unionsrechtlicher Perspektive jedenfalls nicht geboten.

Würde entgegen der bisherigen Interpretation ein restriktiveres Verständnis an das Fahrzeugeinstellungsregister angelegt werden und damit eine absolute Ausnahme von Schienenfahrzeuge für historische Zwecke vom Fahrzeugeinstellungsregister angenommen, so hätte dies zahlreiche rechtsstaatlich relevante Auswirkungen. So könnte bereits die Ausgangssituation, dass die SCHIG mbH als Behörde für Schienenfahrzeuge für historische Zwecke zuständig wäre, hinterfragt werden.

Daran anschließend sind die Rechtswirkungen der in der Vergangenheit vorgenommenen Eintragung von Relevanz. Durch die positiven Beendigungen von zahlreichen Verfahren wurde den Antragstellern die Rechtsposition eingeräumt, die Schienenfahrzeuge zu verwenden. Eine Aberkennung dieser Rechtsposition hat unterschiedliche verfassungsrechtliche, konkret grundrechtliche, Implikationen. So kann eine Verletzung des Grundrechts auf Schutz des Eigentums und der Erwerbsfreiheit geltend gemacht werden.

4. Teleologische Reduktion der Ausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG

Die bisherige und weitere Anwendung des Fahrzeugeinstellungsregisters auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke kann sich – ohne einfachgesetzliche Anpassung – auf

eine teleologische Reduktion der Ausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG stützen, konkret darauf dass die Möglichkeit der staatlichen Registrierung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke nicht ausgeschlossen werden sollte. Es handelt sich also um eine Regelungslücke, die sich auf den Sinn und Zweck der Regelungen zur Registrierung von Schienenfahrzeugen bezieht. Auch wenn in Hinblick auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke keine explizite Ausnahme von der Ausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG besteht, so sollen auch diese Schienenfahrzeuge im Rahmen der Registerpflicht erfasst werden können. Das Ziel dieser Registrierung besteht nicht in erhöhten Anforderungen an Schienenfahrzeuge für historische Zwecke, die diese nicht erfüllen können, sondern in der Rückverfolgbarkeit und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Damit wird den Zielen und Zwecken der InteroperabilitätsRL entsprochen.

Sollte generell von der Registrierungspflicht abgewichen werden, so bedürfte es eines alternativen, eigenständigen Regulierungsmodells, das derzeit gesetzlich allerdings nicht vorgesehen ist. In Hinblick auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke besteht die Möglichkeit des Abschlusses von privatrechtlichen Verträgen mit den Infrastrukturbetreibern. Diese ist aber nicht als vollwertig im Vergleich zur staatlichen Registrierung anzusehen. Dies deshalb, da bei Schienenfahrzeugen für historische Zwecke – im Gegensatz zu anderen vernetzten Nebenbahnen – eine andere Eisenbahnsicherheitssituation aufgrund der veralteten Bestandteile vorliegt und den Infrastrukturbetreibern nicht dieselben Ermittlungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen wie der zuständigen Behörde in einem behördliche Verwaltungsverfahren. Jedenfalls bestehen für die Infrastrukturbetreiber weder explizite gesetzlichen Ermächtigungen noch spezifische Verpflichtungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen für historische Zwecke. Die Registrierung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke ausschließlich als bloß privatrechtlichen Vorgang zu verstehen, kann wiederum nicht als vereinbar mit dem Zweck der Öffnungsklausel gem Art 1 Abs 4 RL (EU) 2016/797 verstanden werden, da diese Bestimmung keineswegs eine Generalausnahme ohne weitere gesetzliche Bestimmungen legitimiert. Im Gegenteil, es gilt auch im Sinne der InteroperabilitätsRL bei Ausnahmen entsprechend alternative Regulierungsmodelle vorzusehen.

5. Ausmaß der teleologischen Reduktion der Ausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG

Nimmt man eine teleologische Reduktion von § 86 Abs 2 EisbG an, so bedarf es der Rechtfertigung der Festlegung des Ausmaßes dieser spezifischen Ausnahme von der generellen Ausnahme des Geltungsbereichs des Abschnitts zur Interoperabilität. Die normierte Ausnahme vom Interoperabilitätsabschnitt ist aufgrund der teleologischen Reduktion nicht generell zurückgenommen, sondern vielmehr punktuell eingeschränkt. Dies deshalb um vorhandene Regulierungspraktiken (wie die Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister), die dem Sinn und Zweck der InteroperabilitätsRL entsprechen, weiterhin zu gewährleisten. Überdies würde ein genereller Ausschluss die Funktionalität der Verwendung von Fahrzeugen für historische Zwecke maßgeblich einschränken. Aufgrund der fehlenden gesetzlichen Regelung einer Gegenausnahme, von der aber im Hinblick auf den Sinn und Zweck des Regelungskonzepts auszugehen ist, ist eine punktuelle teleologische Reduktion vorzunehmen. Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Interoperabilitätsabschnitt generell für Schienenfahrzeuge für historische Zwecke anwendbar wäre. Im Gegenteil, die grundsätzliche Ausnahme ist sachlich notwendig und gerechtfertigt, da insbesondere historische Schienenfahrzeuge, die für historische Zwecke eingesetzt werden, nicht denselben Standard an Interoperabilität aufweisen können, wie moderne Schienenfahrzeuge. Im Gegenteil, der Mangel an Interoperabilität von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke wird durch Nutzungseinschränkungen, die im konkreten Fall für Schienenfahrzeuge für historische Zwecke bestehen, ausgeglichen.

6. Zwischenresümee

Die Novelle BGBl I 2020/143 schafft keinen Grund einer rechtlichen Neubewertung der Eintragung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke in das Fahrzeugeinstellungsregister. Es wären mit einer derartigen Neubewertung im Sinne einer

Verweigerung der Eintragung vielmehr rechtsstaatliche und grundrechtliche Problemstellungen verbunden, die sich aus dem Eingriff in die Rechtsposition der Halter ergeben. Die momentan bestehende Rechtslage kann als teleologische Reduktion der Ausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG gedeutet werden und schafft insoweit Flexibilität als eine Anwendung der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister möglich bleibt aber nicht zwingend ist.

Aufgrund der bestehenden Rechtsunsicherheit empfiehlt sich jedenfalls eine gesetzliche Klarstellung.

E. Registrierung einer Instandhaltungsstelle gem § 207 EisbG für Schienenfahrzeugen für historische Zwecke

1. Teleologische Reduktion der Ausnahme gem § 185 Abs 2 EisbG

Im Hinblick auf die vorgeschlagene teleologische Reduktion des § 86 Abs 2 EisbG stellt sich im Hinblick auf § 185 Abs. 2 EisbG eine parallele Frage in Hinblick auf eine teleologische Reduktion von der Ausnahme des Abschnitts „Spezielle Sicherheitsbestimmungen“, der auf der EisenbahnsicherheitsRL basiert. Wie bereits in Hinblick auf die InteroperabilitätRL ausgeführt, kommt eine generelle Anwendbarkeit des 11. Teils über Sicherheitsbestimmungen für Schienenfahrzeuge für historische Zwecke nicht in Frage. Dies liegt bereits darin begründet, dass insbesondere historische Fahrzeuge, die für historische Zwecke eingesetzt werden, nicht in demselben Ausmaß den Sicherheitsbestimmungen für moderne Schienenfahrzeuge entsprechen können. Vielmehr werden diese Defizite durch Nutzungseinschränkungen kompensiert.

Fraglich ist daher auch im Hinblick auf den Sinn und Zweck der Bestimmungen zur Eisenbahnsicherheit, ob einzelne Bestimmungen in Hinblick auf Schienenfahrzeuge für historische Zwecke zur Anwendung kommen sollen und das Bestehen einer

Gegenausnahme hinsichtlich des Sinns und Zwecks der Eisenbahnsicherheit auf Basis einer teleologischen Reduktion zu argumentieren ist.

Im Hinblick auf die Anwendbarkeit des Fahrzeugeinstellungsregisters gemäß § 114 ff EisbG erscheint es konsequent die gemäß § 207 EisbG vorgesehene Registrierung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle ebenso zuzulassen. Auch diesbezüglich besteht im Hinblick auf den Sinn und Zweck der Eisenbahnsicherheit das Interesse an der Möglichkeit einer Eintragung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle. So sieht etwa auch Art 47 Abs 3 lit f InteroperabilitätsRL als Mindestangabe für das (alte) nationale Fahrzeugeinstellungsregister „Angaben zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ vor.

Wie bereits im Zusammenhang mit der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister gemäß § 114 ff EisbG vertreten, gilt es die teleologische Reduktion der Ausnahme restriktiv zu interpretieren. Dies bedeutet, dass ebenso wie im Hinblick auf die Eintragung das Fahrzeugeinstellungsregister insgesamt argumentiert auch bei der Registrierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle die Möglichkeit einer entsprechenden Eintragung geöffnet werden soll, aber nicht als verpflichtend anzusehen ist. Sollte es zu keiner Registrierung einer entsprechenden Stelle kommen, sind – wie im Falle einer generellen Nicht-Registrierung, die sodann zu einer privatrechtlichen Ausgestaltung mit den Infrastrukturbetreibern führt – entsprechend anderweitige Nachweise zu erbringen, durch die die Instandhaltung sowie die Zuständigkeit zur Gewährleistung derselben garantiert werden kann. Durch die teleologische Reduktion der Geltungsausnahme kann aber die Möglichkeit eröffnet werden, eine Eintragung einer entsprechenden Instandhaltungsstelle vorzunehmen und damit den unionsrechtlichen Vorgaben effektiver entsprochen werden.

2. Schlussfolgerungen

Eine teleologische Reduktion der Geltungsausnahme gemäß § 185 Abs. 2 EisbG ermöglicht im Sinne der EisenbahnsicherheitsRL die Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Rahmen des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters und folgt dem Sinn und Zweck der entsprechenden Regelungen unter Berücksichtigung der bestehenden Eintragungen von Fahrzeugen für historische Zwecke im Rahmen des Fahrzeugeinstellungsregisters. Auf Basis einer restriktiven Interpretation der teleologischen Reduktion wird eine entsprechende Möglichkeit zur Eintragung der Instandhaltungsstelle geschaffen. Eine Verpflichtung zur Eintragung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle besteht aber im Zusammenhang mit Fahrzeugen für historische Zwecke (ganz im Sinne der grundsätzlich bestehenden Geltungsausnahme) aber nicht.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die durch die teleologische Reduktion gewonnene Flexibilisierung die Möglichkeit einer Eintragung von Fahrzeugen für historische Zwecke in das Fahrzeugeinstellungsregister schafft, wie sie auch bisher bestanden hat. Dies ermöglicht einen erhöhten Sicherheitsstandard für derartige Fahrzeuge. Da diese aber insgesamt den Anforderungen weder des 7. Teils noch des 11. Teil entsprechen können, ist die teleologische Interpretation restriktiv als bloße Möglichkeit der Eintragung in das Register anzusehen. So ist auch die Eintragung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle als optional zu verstehen.

Aufgrund der fehlenden expliziten Regelungen im Rahmen des EisbG in diesem Zusammenhang, ist an dieser Stelle nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass eine ausdrückliche explizite gesetzliche Regelung zur Herstellung von Rechtssicherheit und Rechtsklarheit wesentlich beitragen kann.

IV. Zusammenfassung

In Hinblick auf die aufgeworfenen Fragestellungen kann zusammenfassend wie folgt festgehalten werden:

1. Historische Fahrzeuge stellen für Fahrten für historische Zwecke eine notwendige aber keine hinreichende Bedingung dar. Die Fahrt mit einem historischen Fahrzeug ist nur dann von der unionsrechtlichen Ausnahme hinsichtlich Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität erfasst, wenn die Fahrt auch für einen „historischen Zweck“ erfolgt.
2. Nur wenn Fahrten lokal und zeitlich begrenzt sind, die nicht primär dem Personen- und Gütertransport dienen, sondern bei denen das Fahrerlebnis im Vordergrund steht, und aus zusätzlichen Gründen die Notwendigkeit einer Ausnahme von Sicherheit und Interoperabilität notwendig wird, kann von Fahrten für historische und touristische Zwecke die Rede sein. In diesen Fällen müssen aber andere kompensatorische Maßnahmen ergriffen werden, um die Eisenbahnsicherheit weiterhin zu gewährleisten. Diese können etwa durch eine stark reduzierte Fahrgeschwindigkeit vorliegen, wobei im Einzelfall die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen festzulegen sind.
3. Bei einer verwaltungsrechtlichen Beurteilung der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister ist diesem Akt normative Wirkung beizumessen. Es handelt sich nicht nur um einen dokumentierenden Vorgang; dieser ist vielmehr als rechtskonstitutiv anzusehen.
4. Die Novelle BGBl I 2020/143 schafft keinen Grund einer rechtlichen Neubewertung der Eintragung von Schienenfahrzeugen für historische Zwecke in das Fahrzeugeinstellungsregister. Es sind mit einer derartigen Neubewertung im Sinne einer Verweigerung der Eintragung vielmehr rechtsstaatlichen und grundrechtlichen Problemstellungen verbunden, die sich aus dem Eingriff in die Rechtsposition der Halter ergeben.

5. Die momentane Rechtslage kann als teleologische Reduktion der Ausnahme gem § 86 Abs 2 EisbG gedeutet werden und schafft insoweit Flexibilität als eine Anwendung der Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister möglich bleibt aber nicht zwingend ist. Aufgrund der jedenfalls bestehenden Rechtsunsicherheit empfiehlt sich jedenfalls eine gesetzliche Klarstellung.
6. Eine teleologische Reduktion der Geltungsausnahme gemäß § 185 Abs. 2 EisbG ermöglicht im Sinne der EisenbahnsicherheitsRL die Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Rahmen des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters und folgt dem Sinn und Zweck der entsprechenden Regelungen unter Berücksichtigung der bestehenden Eintragungen von Fahrzeugen für historische Zwecke im Rahmen des Registers. Auf Basis einer restriktiven Interpretation der teleologischen Reduktion wird eine entsprechende Möglichkeit geschaffen. Eine Verpflichtung zur Eintragung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle besteht aber im Zusammenhang mit Fahrzeugen für solche Zwecke (ganz im Sinne der grundsätzlich bestehenden Geltungsausnahme) nicht. Die durch Auslegung gewonnene Flexibilisierung schafft aber die Möglichkeit einer Eintragung von Fahrzeug historische Zwecke in das Fahrzeugeinstellungsregister, wie sie auch bisher bestanden hat, und ermöglicht einen erhöhten Sicherheitsstandard auch für derartige Fahrzeuge. Da diese aber insgesamt den Anforderungen weder des 7. Teils noch des 11. Teil entsprechen können, ist die teleologische Interpretation restriktiv als bloße Möglichkeit der Eintragung in das Register anzusehen ebenso wie die Eintragung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle optional besteht.
7. Aufgrund der mangelnden expliziten Regelungen in diesem Zusammenhang im Rahmen des EisbG, ist an dieser Stelle nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass eine explizite gesetzliche Regelung zur Herstellung von Rechtssicherheit und Rechtsklarheit wesentlich beitragen kann.