

960 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXI. GP

Ausgedruckt am 25. 1. 2002

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 151/2001, wird wie folgt geändert:

1. Im § 26 Abs. 5 wird die Wortgruppe „§ 86 Abs. 2“ durch die Wortgruppe „§ 103 Abs. 2“ ersetzt.
2. Im § 30 lit. b wird der Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 90)“ durch den Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 108)“ ersetzt.
3. Die §§ 86 bis 88 erhalten die Bezeichnung „§§ 103 bis 105“ und die §§ 89 bis 96 die Bezeichnung „§§ 107 bis 114“.
4. Nach dem Abschnitt IVa wird folgender Abschnitt IVb eingefügt:

„Abschnitt IVb

Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

1. Unterabschnitt

Allgemeines

Zweck

§ 86. Zweck der Bestimmungen des Abschnittes IVb ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Anwendungsbereich

§ 87. Abschnitt IVb ist auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anzuwenden.

Österreichisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

§ 88. Zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gehören:

1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die eigens
 - a) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge im Allgemeinen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen,
 - b) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, oder
 - c) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die auf Grund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestaltung oder der städtischen Umgebung ergebenden Notwendigkeiten von spezifischer Beschaffenheit sind und auf denen die Geschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge im Einzelfall festgelegt werden muss;
2. Fahrbetriebsmittel, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:

- a) bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten oder zu bauen den Hauptbahnen, wobei es möglich sein muss, in geeigneten Fällen eine Geschwindigkeit von mehr als 300 km/h zu erzielen,
- b) bei rund 200 km/h auf eigens ausgebauten oder auszubauenden bestehenden Hauptbahnen,
- c) bei der jeweils höchsten Geschwindigkeit auf den in Z 1 lit. c angeführten Hauptbahnen.

Interoperabilität

§ 89. Unter Interoperabilität versteht man die Tauglichkeit des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen, die den spezifizierten Leistungskennwerten entsprechen.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 90. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man Spezifikationen für ein Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; die TSI werden im Auftrag der Europäischen Kommission von einem Gremium im Sinne des Art. 2 lit. h der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ausgearbeitet, in dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Industrieunternehmen vertreten sind.

Benannte Stellen

- § 91. (1) Benannte Stellen sind für die im Abschnitt IVb vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen
1. auf Grund des Akkreditierungsgesetzes, BGBl. Nr. 468/1992, heranzuziehende akkreditierte Stellen oder
 2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat jene akkreditierten Stellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfangs der Akkreditierung mitzuteilen.

Grundlegende Anforderungen

§ 92. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems angeführt sind.

2. Unterabschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 93. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems direkt oder indirekt abhängt.

In-Verkehr-Bringen

§ 94. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die anderwärtig oder für andere als im § 88 Z 1 angeführte Schienenbahnen verwendet werden. Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(2) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung (§ 96) vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung ein Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 15 Z 21 Bundesvergabegesetz, BGBl. I Nr. 56/1997 – BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(4) Die Verordnung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufzuheben, wenn die Europäische Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie das Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit dieser Interoperabilitätskomponente für unbegründet hält.

(5) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringens von und den freien Warenverkehr mit Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 2 obliegt der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Organe der Bezirksverwaltungsbehörde sind in Ausübung dieser Überwachung befugt, Geschäfts- und Betriebsräume sowie dem Geschäft und Betrieb dienende Grundstücke, in oder auf denen Interoperabilitätskomponenten hergestellt werden, zum Zwecke des In-Verkehr-Bringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Feststellung der Konformität

§ 95. (1) Sofern einschlägige europäische Spezifikationen (§ 15 Z 21 BVergG) vorliegen, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVergG) festzustellen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVergG) vorzulegen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Fundstellen der für die Feststellung der Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen heranzuziehenden österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen gemäß Abs. 2 Z 2 im Internet zu veröffentlichen.

EG-Erklärung

§ 96. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

(2) Wenn dies in der TSI vorgeschrieben ist, ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter beauftragt haben.

(3) Hat eine Interoperabilitätskomponente auch noch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen normiert sind, zu entsprechen, muss aus der EG-Erklärung auch die Erfüllung dieser anderen Anforderungen ersichtlich sein.

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Erklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Erklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

(5) Das Vorliegen einer EG-Erklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Unrichtige EG-Erklärung

§ 97. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, als nicht konform, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Erklärung für ungültig zu erklären. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Maßnahme der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

3. Unterabschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 98. Unter Teilsystemen versteht man die Unterteilung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 99. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor, so ist

1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 100. (1) Im Zuge folgender Vorhaben hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI, auch solche für Fahrbetriebsmittel, mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. Vorhaben zum Bau neuer oder zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden;
2. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand dieser Hauptbahn sich von den entsprechenden Werten auf dem größten Teil der europäischen Schienenbahnen unterscheiden und die betreffende Hauptbahn keine direkte Verbindung zu dem in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebundenen Hochgeschwindigkeitsnetz eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union darstellt;
3. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Folgendes durchzuführen:

1. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 1 hat er die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten, ihr den Entwicklungsstand des Vorhabens mitzuteilen und eine Unterlage zu übermitteln, in der aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, welche bei Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.
2. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 2 hat er die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in der aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon betreffend den oder die genannten materiellen Eckwerte, die nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, die bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die Übergangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebskompatibilität;
 - d) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.

3. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 3 hat er im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in der die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen, aufgeführt sind. Vor Bescheid-erlassung ist die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

EG-Prüferklärung

§ 101. (1) Für ein Teilsystem ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken.

(2) Die benannte Stelle hat alle technischen Unterlagen zu erstellen, die einer EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen enthalten:

1. alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems;
2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten;
3. Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.

(3) Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

EG-Prüfung

§ 102. Auf die EG-Prüfung ist Anhang VI der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems anzuwenden.“

5. Nach § 105 (neu) wird folgender § 106 eingefügt:

„§ 106. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 94 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 94 Abs. 2 zuwider handelt, oder
3. entgegen § 94 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert.“

6. § 109 Abs. 8 (neu) lautet:

„(8) Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;
3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.“

7. Nach § 109 Abs. 8 (neu) wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 235 vom 17. September 1996, Seiten 16 bis 23, veröffentlichten Fassung anzuwenden.“

8. Dem § 111 (neu) wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Abschnitt IVb dieses Bundesgesetz ist auf die unter § 88 Z 1 fallenden Hauptbahnen oder Teile derselben, für die bereits vor dem 1. April 1999 die für die Einleitung eines Verfahrens zur Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz erforderlichen Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgelegt worden sind oder für deren Bau oder Veränderung ein Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde eingebracht worden ist, sowie für die unter § 88 Z 2 fallenden Fahrbetriebsmittel, für deren Bau oder Veränderung bereits zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, nicht anzuwenden.“

6

960 der Beilagen

9. Dem § 114 (neu) wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) § 26 Abs. 5, § 30 lit. b, Abschnitt IVb (§§ 86 bis 102), § 106, § 109 Abs. 8 und 9 sowie § 111 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 86 bis 96 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx folgenden Monatsersten in Kraft.“