

ABÄNDERUNGSANTRAG

der Abgeordneten Heinzl, Dr. Maier
Kolleginnen und Kollegen

betreffend den Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz zur Verordnung(EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erlassen wird und mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden (642 d.B.)

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die dem Bericht beigelegte Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. Im Artikel 2 Z 12 lautet die Novellierungsanordnung:

„§ 48 samt Überschrift lautet:

„4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

„§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;
2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.“

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder
2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.“

2. Im Artikel 2 lautet die Novellierungsanordnung 14.:

„14. Im 4. Teil entfällt das 3. Hauptstück; nach § 49 wird folgender § 50 samt Überschrift eingefügt:

„Bildverarbeitende technische Einrichtungen

§ 50. (1) Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer entgegen einer Verordnung nach § 49 Abs. 3 im Bereich von schienengleichen Eisenbahnübergängen durch Verkehrsteilnehmer begangenen

1. Missachtung eines von einer Sicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens, oder
2. Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit

dürfen Bezirksverwaltungsbehörden, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion diese, zwecks verwaltungsstrafrechtlicher Ahndung solcher Zuwiderhandlungen gegen eine Verordnung nach § 49 Abs. 3 bildverarbeitende technische Einrichtungen, im Falle der Z 2 solche, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann (punktuelle Geschwindigkeitsmessung), verwenden. Diese technischen Einrichtungen umfassen jeweils alle Anlagenteile, die diesem Zweck dienen.

(2) Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind, mittels Einrichtungen gemäß Abs. 1 ist jeweils auf den Fall einer festgestellten Missachtung eines Rotlichtzeichens oder jeweils auf den Fall einer festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu beschränken. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen, die keine Verwaltungsübertretung begangen haben, technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind die Daten dieser Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

(3) Gemäß Abs. 1 ermittelte Daten dürfen ausschließlich für die Identifizierung des Fahrzeuges oder des Verkehrsteilnehmers verwendet werden, und zwar ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen Missachtung eines Rotlichtzeichens oder einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

(4) Ob im Bereich eines schienengleichen Eisenbahnüberganges für die automationsunterstützte Feststellung einer der im Abs. 1 genannten Verwaltungsübertretungen von einem zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen eine bildverarbeitende technische Einrichtung einzurichten ist, hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Die eingerichteten bildverarbeitenden technischen Einrichtungen sind den im Abs. 1 angeführten Bezirksverwaltungsbehörden und Bundespolizeidirektionen zur Verwendung zugänglich zu machen. Die Träger der Straßenbaulast sind zur kostenlosen Duldung der Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen oder Anlagenteilen solcher bildverarbeitender technischer Einrichtungen auf Straßengrund verpflichtet.“

3. Im Artikel 2 Z 27 erhält der § 139 Abs. 2 folgenden Wortlaut:

„(2) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in regelmäßigen, zehn Jahre unterschreitenden Zeitabständen das Vorliegen seiner arbeitspsychologischen Eignung durch eine Untersuchung bei einem klinischen Psychologen oder einem Gesundheitspsychologen (§ 150 Abs. 3) überprüfen zu lassen und das darüber ausgestellte Gutachten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem ihn zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen einsetzenden Eisenbahnunternehmen als Nachweis vorzulegen.“

4. Im Artikel 2 wird nach Z 28 folgende Novellierungsanordnung 28a eingefügt:

„28a. Dem § 162 (neu) Abs. 6 werden nach Z 3 folgende Sätze angefügt:

„50 vH der Strafgeelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat. 20 vH der Strafgeelder aus Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 3, die durch eingerichtete bildverarbeitende technische Einrichtungen (§ 50) festgestellt worden sind, fließen dem Eisenbahnunternehmen zu.“

5. Im Artikel 2 Z 33 werden im Inhaltsverzeichnis die Texte in den drei Zeilen nach § 47c durch folgende Texte ersetzt:

„4. Teil: Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück: Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

§ 48. Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung“

6. Im Artikel 2 Z 33 wird im Inhaltsverzeichnis nach § 49 eingefügt:

„§ 50. Bildverarbeitende technische Einrichtungen“

Begründung

Zu Z 1 (§ 48 EisbG):

In der bestehenden Bestimmung über die bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen soll auch verankert werden, wie die Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge auf Antrag oder von Amts wegen angeordnet werden kann, nämlich sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind. Ob diese Kriterien im Einzelnen vorliegen und die Auflassung somit vertretbar ist, ist im behördlichen Verfahren zu überprüfen.

Zu Z 2 (§ 50 EisbG):

Um die Einhaltung von Rotlichtzeichen und Geschwindigkeitsbeschränkungen bei schienengleichen Eisenbahnübergängen effizienter überwachen zu können, wird die Verwendung bildverarbeitender technischer Einrichtungen unter Beachtung datenschutzrechtlicher Einschränkungen ausdrücklich für zulässig erklärt, und dies analog zu Regelungen, wie sie in die Straßenverkehrsordnung eingefügt wurden. Die Behörde hat im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse festzulegen, ob eine bildverarbeitende technische Einrichtung vom fahrwegbetreibenden Eisenbahnunternehmen einzurichten ist. Diese bildverarbeitenden technischen Einrichtungen sind den Verwaltungsstraßenbehörden zwecks Verwendung zugänglich zu machen.

Zu Z 3 (§ 139 Abs. 2 EisbG):

Die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft führen, sieht vor, dass die arbeitspsychologische Eignung eines Triebfahrzeugführers in regelmäßigen Abständen zu überprüfen ist. Ein konkreter Überprüfungszeitraum ist in der Richtlinie nicht vorgegeben. In der Regierungsvorlage ist ein fünf Jahre nicht überschreitender Zeitabstand vorgesehen. Die Erstreckung von höchstens fünf Jahre auf unter zehn Jahre würde mehr Flexibilität bewirken. Die Zeitabstände für die notwendigen arbeitspsychologischen Überprüfungen wären dann in den jeweiligen Dienstvorschriften festzulegen.

Zu Z 4 (§ 162 Abs. 6):

Angesichts der Mitwirkung der Organe der Bundespolizei ist es gerechtfertigt, dass 50 vH der Strafgeelder aus Verwaltungsübertretungen der Gebietskörperschaft zufließen, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat.

20% der Strafgeelder, die wegen Verstößen gegen Vorschriften betr. das Verhalten auf und bei der Annäherung an Eisenbahnkreuzungen eingehoben werden, sollen in Hinkunft dem Eisenbahnunternehmen zufließen, welches den Aufwand für die Anschaffung der bildverarbeitenden technischen Einrichtung zu tragen hat.

Für den Rest der Strafgeelder ist die allgemeine Regelung nach § 15 VStG anzuwenden.

Anders
A. Gm-Berke
Demb
Jung
Schau
Schau