

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Mit dem Ziel, die unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu harmonisieren, wurde im Jahr 2004 die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung der Fahrwegkapazität der Eisenbahnen, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (kurz: Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) erlassen. Deren Regelungen wurden allesamt in Österreich umgesetzt, insbesondere im Eisenbahngesetz 1957, und bezüglich der Unfalluntersuchung im Rahmen des Unfalluntersuchungsgesetzes.

Mit Schriftsatz vom 20. Mai 2014 hat die Europäische Kommission beim Gerichtshof der Europäischen Union eine Klage gegen die Republik Österreich eingereicht, weil nach einer umfassenden Prüfung der Umsetzung einzelne Punkte verblieben, in denen nach Ansicht der Europäischen Kommission die österreichischen gesetzlichen Bestimmungen nicht ausreichend genau die Vorgaben aus der Richtlinie umsetzen. Das System der Umsetzung im Sinne der Eisenbahnsicherheit selbst wurde dabei nicht in Frage gestellt.

Um einen Rechtsstreit zu vermeiden und eine vollständige Rechtsklarheit bei der Umsetzung herzustellen wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zur Umsetzung ergänzend anzupassen.

#### Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen für die vorliegenden Gesetzesmaterien liegen im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt, soweit diese nicht unter Artikel 11 fällt; Strom- und Schifffahrtspolizei, soweit sie nicht unter Artikel 11 fällt; Kraftfahrwesen), und im Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG (Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit).

### Besonderer Teil

#### Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

##### Zu Z 1 und 2 (§ 37a Abs. 5 neu):

Wenn Änderungen von Rechtsvorschriften Änderungen von rechtsverbindlichen Sicherheitsanforderungen mit sich bringen, wird üblicherweise in Übergangsbestimmungen geregelt, inwieweit und wie sie den Bestand betreffen. Im Rahmen der Sicherheitsmanagementsysteme, die sowohl in den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch in den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingeführt sind, sind Verfahren zur Einhaltung neuer und geänderter Rechtsvorschriften nach Maßgabe des § 39b Abs. 1 Z 3 bereits vorgesehen.

Vor Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die nötigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen und des Verkehrs auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen gemäß § 37a Abs. 1 nachzuweisen und eine Genehmigung durch die Behörde einzuholen.

Für den Fall, dass nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung Änderungen von unmittelbar anwendbaren Rechtsvorschriften zu wesentlichen Änderungen der Anforderungen führen, ist in Umsetzung einer Vorgabe aus Art. 10 Abs. 5 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit eine behördenseitige Aufgabe zusätzlich gesetzlich zu verankern. Das ist im neuen Abs. 5 des § 37a vorgesehen. Die von der Behörde einzufordernde Überprüfung hat sich in einem solchen Fall darauf zu richten, ob die nachgewiesenen Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Ergebnisse der Überprüfung der Behörde mitzuteilen. Sollte die Überprüfung ergeben, dass die getroffenen Vorkehrungen nicht mehr geeignet sind, haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete Vorkehrungen zu treffen und genehmigen zu lassen.

##### Zu Z 3 (§ 38a Abs. 3 neu):

Eine gleichartige zusätzliche Regelung zu einer behördenseitigen Aufgabe ist im Fall rechtsvorschriftenbedingter wesentlicher Änderungen der Anforderungen, wie sie nach dem neuen Abs. 5 in § 37a Abs. 5 bezüglich der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihrer Vorkehrungen vorgesehen ist, auch bezüglich der

Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ihrer Vorkehrungen erforderlich. Sie ist im neuen Abs. 3 des § 38a vorgesehen.

Für den Fall, dass nach Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung Änderungen von unmittelbar anwendbaren Rechtsvorschriften zu wesentlichen Änderungen der Anforderungen, die zur Gewährleistung des Sicherheit des Betriebes von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen (einschließlich des zum Betrieb solcher Eisenbahnen erforderlichen Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen) führen, soll in Umsetzung einer Vorgabe aus Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit im § 38a die behördliche Aufgabe zusätzlich eingefügt werden. Die von der Behörde einzufordernde Überprüfung hat sich in einem solchen Fall darauf zu richten, ob die nachgewiesenen Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Ergebnisse der Überprüfung der Behörde mitzuteilen. Sollte die Überprüfung ergeben, dass die getroffenen Vorkehrungen nicht mehr geeignet sind, haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen geeignete Vorkehrungen zu treffen und dies der Behörde nachzuweisen.

#### **Zu Z 4 (§ 41a neu):**

Die allgemeine Regelung über Entscheidungspflicht gemäß § 73 Abs. 1 AVG, wonach über einen Antrag ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber sechs Monate nach dem Einlangen zu entscheiden ist, ist grundsätzlich auch auf die Verwaltungsverfahren der Eisenbahnbehörden anzuwenden, soweit das Eisenbahngesetz 1957 keine abweichende Bestimmung enthält. Eine abweichende Bestimmung, welche aufgrund einer unionsrechtlichen Vorgabe notwendig wurde, enthält es im § 15f bezüglich eines Antrages auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung. Eine weitere unionsrechtliche Vorgabe erfordert es, eine weitere abweichende Bestimmung einzufügen. Gemäß Art. 17 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit hat nämlich die Sicherheitsbehörde innerhalb von vier Monaten nach Vorliegen aller angeforderten Informationen zu entscheiden. Diese Regelung wird als § 41a für die von der Behörde als Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit durchzuführenden Verfahren in das Eisenbahngesetz 1957 eingefügt. Im neuen § 41a geht es einerseits um jene Verfahren zur Erteilung einer Bau- bzw. Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung, in denen (Interoperabilitäts-)Teilsysteme struktureller Art (mit)betroffen sind; diese Teilsysteme sind im § 100 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG definiert. Andererseits geht es auch um die Verfahren bezüglich der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen.

#### **Zu Z 5 (§ 170 Z 4 und 5):**

Die Z 4 wird um die zuletzt erfolgte Änderung der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ergänzt. In Z 5 ist die Richtlinie 2004/49/EG (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) zitiert, zu deren Umsetzung in diesem Bundesgesetz Ergänzungen in einzelnen Punkten vorgesehen sind.

#### **Zu Z 2 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes):**

##### **Zu Z 1 (§ 5 Abs. 2):**

Die Europäische Kommission beanstandet, dass die bisherige Definition des Begriffs „Unfall“ in § 5 Abs. 2 nicht alle Fälle des Art 3 lit k der Richtlinie 2004/49/EG abdeckt. Die Definition des Art 3 lit k der Richtlinie 2004/49/EG wird daher explizit in § 5 Abs. 2 übernommen.

##### **Zu Z 2 (§ 9 Abs. 2):**

Die Europäische Kommission beanstandet, dass die Erwägungen im Zusammenhang mit der Einleitung einer fakultativen Sicherheitsuntersuchung, die Art 19 Abs. 2 der Richtlinie 2004/49/EG vorsehen, im Unfalluntersuchungsgesetz nicht explizit festgelegt worden sind. § 9 Abs. 2 übernimmt daher explizit die Kriterien des Art 19 Abs. 2 Richtlinie 2004/49/EG.

##### **Zu Z 3 (§ 14 Abs. 1):**

§ 14 Abs. 1 öffnet die Sicherheitsuntersuchung im Bereich Schiene explizit gemäß den Kriterien des Art 22 Abs. 3 der Richtlinie 2004/49/EG für weitere Beteiligte und gibt diesen zusätzlich zu den von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes regelmäßig herauszugebenden Informationen über die Untersuchung und ihren Verlauf weiters auch die Möglichkeit zur Stellungnahme und durch die Übersendung des vorläufigen Untersuchungsberichtes auch den Zugang zu den Ergebnissen.

##### **Zu Z 4 (§ 16 Abs. 3):**

§ 16 Abs. 3 führt nunmehr ausdrücklich die Verpflichtung für Adressaten von Sicherheitsempfehlungen aus dem Bereich der Schiene an, die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mindestens jährlich über jene Maßnahmen zu informieren, die als Reaktion auf die erhaltenen Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden oder geplant sind und setzt damit Art 25 Abs. 3 der Richtlinie 2004/49/EG um.

**Zu Z 5 (§ 21 Abs. 2):**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

**Zu Z 6 (vor § 26):**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.