



**Bundesministerium für Klimaschutz,  
Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien**

Per e-mail an [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)

Mariahilfer Straße 37-39  
1060 Wien  
[www.bahnindustrie.at](http://www.bahnindustrie.at)

Bearbeiter Dr. Angela Berger  
Assistenz Claudia Pohl  
T +43/1/588 39-37  
E [angela.berger@bahnindustrie.at](mailto:angela.berger@bahnindustrie.at)

Datum 30. September 2020

Betreff: Stellungnahme der Verbands der Bahnindustrie zum Entwurf der Novellierung des EisbG 1957

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verband der Bahnindustrie möchte zum Entwurf zur Novellierung des EisbG 1957 eine Stellungnahme abgeben.

Eine Begründung zu den Themen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Wenn es Fragen oder Diskussionsbedarf zu dieser Position gibt, steht Ihnen der Verband der Bahnindustrie mit seinen Experten jederzeit gerne zur Verfügung.

Entsprechend dem Ersuchen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde die Stellungnahme auch per E-Mail an das Präsidium des Nationalrates ([begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)) übermittelt.

Mit besten Grüßen

A handwritten signature in blue ink that reads 'Angela Berger'.

Dr. Angela Berger  
Geschäftsführerin

## Stellungnahme des Verbands der Bahnindustrie zum Entwurf der Änderung des EisbG 1957 zur Version vom 3.9.2020

(Nach Paragraphen sortiert)

<p><b>§9b</b></p>	<p>(2) Der Nachweis des Standes der Technik ist jedenfalls auch als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik erwiesen werden kann.</p>	<p><u>Kommentar:</u>  <i>Die österreichische Bahnindustrie hat den Anspruch, ihre Produkte unter höchsten Qualitäts- und Sicherheitskriterien sowie entsprechend dem Stand der Technik zu erzeugen und Innovationen voranzutreiben. Daher setzt sich der Verband der Bahnindustrie für Rechtssicherheit für die Industrie ein und begrüßt die Festlegung der jeweils anzuwendenden Vorschriften und Normen für dessen Nachweis. Die Unternehmen des Verbands sprechen sich dafür aus, dass dadurch langfristig nicht die Qualitäts- wie auch Sicherheitsstandards für das System Bahn gesenkt werden dürfen.</i></p>
<p><b>§10b</b></p>	<p>(2) Akteure sind insbesondere:  1. Hersteller, das sind natürliche oder juristische Personen, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Schienenfahrzeugen herstellen bzw. konstruieren oder herstellen lassen, und die diese Produkte unter ihrem eigenen Namen oder unter ihrer eigenen Marke in Verkehr bringen;</p>	<p>Hier sollten auch Produkte, welche nicht nach der TSI entwickelt wurden, wie Stellwerke, oder Einrichtungen für nicht vernetzte Nebenbahnen, aufgenommen werden.</p>
<p><b>§ 36. (4)</b></p>	<p>Keine Bauartgenehmigung ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen erfolgen und Vorkehrungen getroffen sind, die sicherstellen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn nicht gefährdet sind:</p>	<p>Keine Bauartgenehmigung <b>oder Fahrzeugtypengenehmigung</b> ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen <b>oder die Genehmigung zum Inverkehrbringen nach dem Anwendungsbereich des 8. Teiles</b> für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen erfolgen und Vorkehrungen getroffen sind, die sicherstellen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn nicht gefährdet sind:</p> <p><u>Hinweis:</u> <i>Bauartgenehmigung gilt zukünftig nur noch für Straßenbahnen/Metros/Nebenfahrzeuge. Aber auch Fahrzeuge, welche für eine europäische Fahrzeugtypengenehmigung mit Genehmigung für das Inverkehrbringen vorgesehen sind, benötigen diese Regel</i></p>

<p><b>§ 41.</b></p>	<p>In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte.</p> <p>...</p>	<p>In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren <b>auch nach dem 31. Oktober 2020</b> gleichgehalten, <b>sofern Fahrzeuge nachweislich vor diesem Termin in Verkehr gebracht worden sind</b>; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, <b>sowie einer nach dem 31. Oktober 2020 erteilten neuen erstmaligen Fahrzeugtypgenehmigung und darunter in Verkehr gebrachter neuer Fahrzeuge</b> und entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte.</p> <p><i><u>Beweggrund:</u> Beim ursächlichen Vorschlag würde aus unserer Sicht eine Änderung, welche in das Zulassungsfile eingreift (§ 15.1.(a)) 2018/545/EU) die Pflicht zur Neuzulassung erfordern. Dieses würde : bei einer existierenden §41 Flotte bedeuten, dass der Halter der Fahrzeuge bereits bei kleineren genehmigungsfreien Änderungen eine Neuzulassung vorzunehmen hat. Weiterhin wäre zu berücksichtigen, dass diese Fahrzeuge ursächlich auf Basis einer ausländischen Zulassung in Verkehr gebracht wurden und allfällige Nachweis für den Einsatz auf der Schieneinfrastruktur der Republik Österreich <b>neu erforderlich</b> werden würde.</i></p>
<p><b>§99</b></p>	<p><b>(3) Nationale Vorschriften</b> sind rechtlich verbindliche Normen, die die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und die Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnen regeln und welche für Eisenbahnunternehmen und sonstige Dritte gelten.</p>	<p>Der Begriff „nationale Vorschriften“ sollte genauer definiert werden, um sicherzustellen, dass nicht Dokumente als verbindlich erklärt werden, welche vom BMK nie als solche angesehen wurden. Es sollten nach der Interpretation der nächsten Paragraphen die „Notifizierte nationale Vorschriften“ sein. Daher wäre dies hier zu ändern</p>
<p><b>§ 100.(1)</b></p>	<p>Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Liegt für ein strukturelles Teilsystem eine EG-Prüferklärung über die Konformität mit den dafür einschlägigen TSIs oder eine Prüferklärung über die Konformität mit nationalen Vorschriften vor, gilt die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht. Es dürfen dabei nur solche na-</p>	<p>...Es dürfen dabei nur solche nationalen Vorschriften Gegenstand einer Prüferklärung sein, die der Europäischen Kommission notifiziert worden sind.</p> <p><u>Kommentar:</u> <i>Es ist zwar korrekt, wie es steht, aber wenn die NNTR zwischen EC/ERA und</i></p>

	<p>tionalen Vorschriften Gegenstand einer Prüferklärung sein, die der Europäischen Kommission notifiziert worden sind.</p>	<p><i>BMK nicht abgestimmt werden oder BMK weiterhin wie aktuell die alte IRL notifiziert hat, dann sollte hier eine gewisse Flexibilität möglich sein. Es macht heute keinen Sinn, die IRL 1.18 lt. RDD Datenbank für eine Nachweisführung zu nutzen. Diese passt nicht zu den relevanten TSI. Ggf wäre hier eine weitere Übergangsregel notwendig!</i></p>
§100 (2)	<p>4. wenn Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge nicht vom Gegenstand einer TSI erfasst sind;</p>	<p>(2) 4. ist nicht korrekt aus der TSI übertragen worden. Es sollte heißen „wenn Netze und Schienenfahrzeuge nicht von einer TSI erfasst sind“.</p>
§107 (1)	<p>Auf Antrag hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu entscheiden, ob die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ einer neuen Genehmigung zur Inbetriebnahme bedarf. Dem Antrag ist ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens beizugeben. Es gilt § 105 Abs. 2.</p>	<p>§107 entspricht nicht der TSI und sollte mit dieser in Einklang gebracht werden. So regelt die TSI CCS im Abschnitt 7.2.1b.1 (Vorschriften zum Umgang mit Änderungen an streckenseitigen ZSS-Teilsystemen) bereits die Änderungen, die eine neue Genehmigung nötig machen. Die TSI ENE erlaubt in 7.3.2. die Umrüstung/Erneuerung der Oberleitung und/oder der Energieversorgung in Stufen. Die Abstimmung mit dem Mitgliedsstaat ist nur bei der Verwendung von Elementen nötig, die nicht der TSI entsprechen. Die TSI INF regelt in 7.3.1. die Aufrüstung oder Erneuerung einer Strecke. Bei der TSI PRM ergibt sich gemäß 7.2.2. bei Anwendung der TSI auf bestehende Infrastruktur durch die Ausnahmegestimmungen möglicherweise mehr Bedarf für Entscheidung. Bei der TSI SRT ist 7.2.2 bei Aufrüstungs-/Erneuerungsmaßnahmen für Tunnel zu beachten und als Kriterium geeignet.</p>
§ 113. (5)	<p>Widerruft die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine von ihm erteilte Fahrzeugtypengenehmigung, so dürfen darauf aufbauende Schienenfahrzeuge von deren Inhabern nicht in den Verkehr gebracht werden; falls derartige Schienenfahrzeuge bereits in Verkehr gebracht wurden, sind sie von ihren Inhabern aus dem Verkehr zu nehmen.</p>	<p>Widerruft die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine von ihm erteilte Fahrzeugtypengenehmigung, so dürfen darauf aufbauende Schienenfahrzeuge von deren Inhabern nicht in den Verkehr gebracht werden; falls derartige Schienenfahrzeuge bereits in Verkehr gebracht wurden, sind sie von ihren Inhabern aus dem Verkehr zu nehmen, es sei denn, der Eigner der Zulassung kann nachweisen, dass er die Ursache des Entzuges der Fahrzeugtypgenehmigung bei der Genehmigung zum Inverkehrbringen der betroffenen Fahrzeuge bereinigt hat.</p>

§178	(1) Stellt die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie fest, dass eine von ihm benannte Konformitätsbewertungsstelle die in den §§ 169 bis 173 angeführten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass sie sonst ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommt, hat er unter Berücksichtigung des Ausmaßes, in dem diesen Anforderungen oder Verpflichtungen nicht nachgekommen wird, die Benennung einzuschränken, auszusetzen oder zu widerrufen. Davon hat sie/er die Europäische Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unverzüglich in Kenntnis zu setzen.	Der Teil „nicht mehr erfüllt oder dass sie sonst ihren Verpflichtungen“ sollte „nicht mehr erfüllt oder dass sie oder er sonst ihren Verpflichtungen“ heißen und der Teil „hat er unter Berücksichtigung des Ausmaßes“ sollte „hat sie oder er unter Berücksichtigung des Ausmaßes“ heißen.
§185	Nationale Sicherheitsvorschriften im Sinne dieses Gesetzesteils sind rechtlich verbindliche Normen, in denen die die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf Eisenbahnen betreffende Anforderungen, insbesondere technische Anforderungen, enthalten sind und die für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder für Dritte gelten.	Der Begriff „nationale Vorschriften“ sollte genauer definiert werden, um sicherzustellen, dass nicht Dokumente als verbindlich erklärt werden, welche vom BMK nie als solche angesehen wurden. Daher wäre dies hier auf „Notifizierte nationale Sicherheitsvorschriften“ zu ändern.
§242	(5) Bereits vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2020 benannte akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich, die bereits bisher im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung Prüfverfahren nach nationalen Vorschriften durchgeführt haben, gelten bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 als bestimmte Stellen im Sinne des § 182.	Der Verband der Bahnindustrie empfiehlt hier für eine Übergangsfrist bis 31. Dezember 2022, damit sichergestellt ist, dass DeBos im ausreichenden Ausmaß bestellt sind.  <i>Begründung:</i> Für die Übergangsfrist sollte die Vorgabe zum Sitz in Österreich gestrichen werden, da sich viele Projekte aktuell auch auf die Expertise von ausländischen Prüforganisationen/Gutachtern stützen, entsprechende alternative Fachkapazitäten kurzfristig beschränkt sind und auch hier ein Wechsel mitten im Nachweisverfahren nicht sinnvoll ist.