

# ÖVG-Verkehrsrechtstag: Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes

Bisherige Erfahrungen des BMK mit der Umsetzung  
des 4. Eisenbahnpaketes

Wien, 20. Juni 2022

## Inhaltsverzeichnis

- Rechtliche Grundlagen
- Wesentliche Eckpunkte und Rollenverteilung
- Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes auf nationaler Ebene
- Erfahrungen aus Sicht der Behörde

# Rechtliche Grundlagen

## 4. Eisenbahnpaket – Marktrelevante Säule

- Richtlinie bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (Governance-Richtlinie)
- Verordnung hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste (PSO-Public Service Obligation)
- Verordnung hinsichtlich gemeinsamer Regeln für die Kontennormalisierung der Eisenbahnunternehmen

## Vorschriften der Technischen Säule des 4. Eisenbahnpaketes

Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit

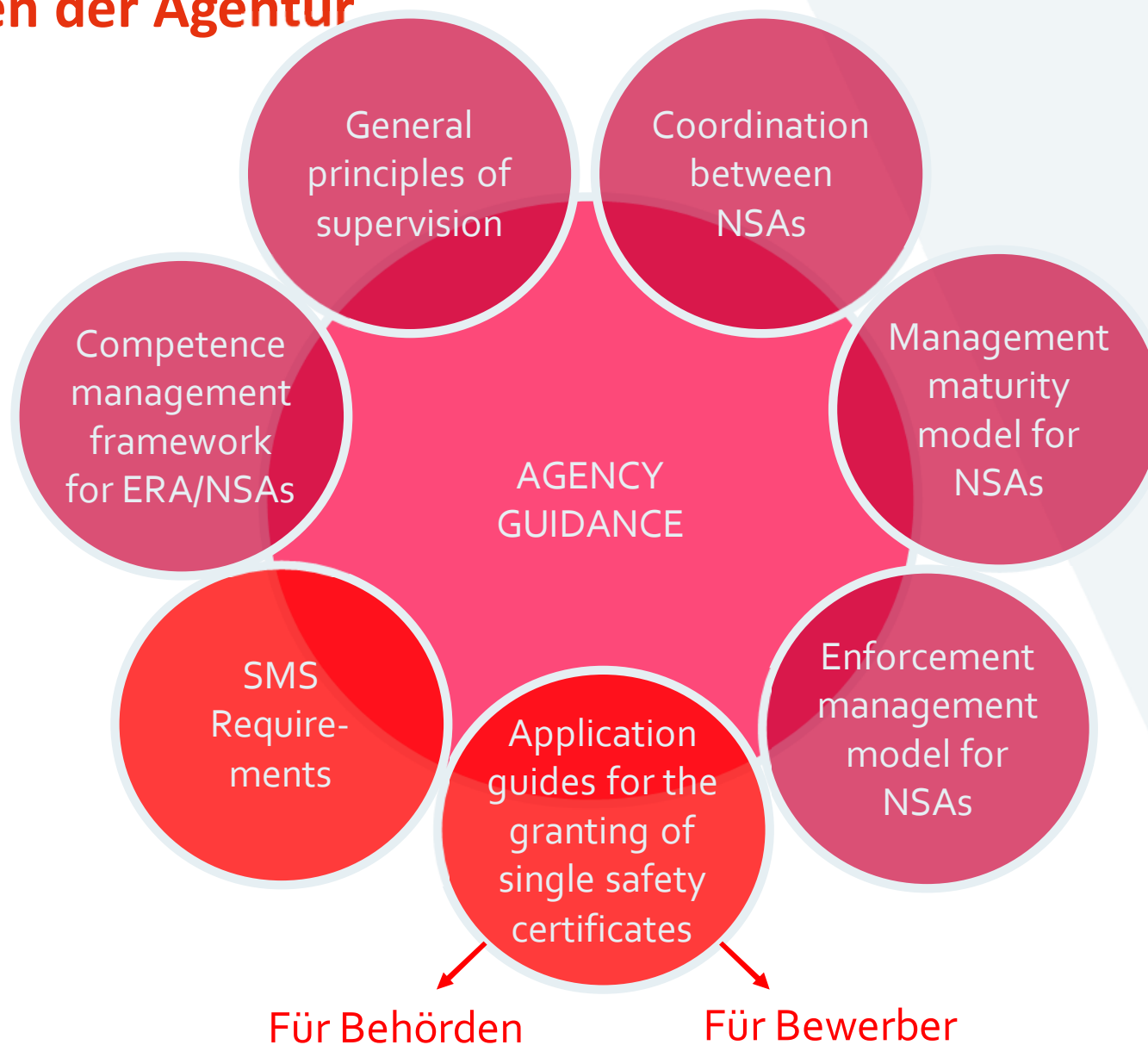
Richtlinie über die Interoperabilität

Verordnung über die  
Eisenbahnsicherheit

VO (EU) 2018/545 (Praktische Modalitäten Fahrzeugzulassung)  
VO (EU) 2018/763 (Praktische Festlegungen einheitliche  
Sicherheitsbescheinigung)  
VO (EU) 2021/1903 (ERA-Gebühren, Entgelte und Zahlungsbedingungen)  
Verordnung (EU) 2019/250 (Muster EG-Erklärungen und –Bescheinigungen)  
VO (EU) 2018/867 (Beschwerdekammer)  
Technische Spezifikationen für die Interoperabilität  
Verordnungen über die gemeinsamen Sicherheitsmethoden

Nationale Umsetzung des 4.  
Eisenbahnpaketes in Österreich

## Leitfäden der Agentur



## 4. Eisenbahnpaket – technische Säule

### Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Richtlinien

- Absolute Ausnahmen:
  - Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden
  - Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr sowie im Stadt- und Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.
- Fakultative Ausnahmen:
  - Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden
  - Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge
  - Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden

# Wesentliche Eckpunkte des 4. Eisenbahnpaketes und Rollenverteilung



## 4. Eisenbahnpaket – technische Säule Zielsetzungen

- Kohärenz nationaler Gesetze mit dem Europäischen Rechtsrahmen bzgl. Eisenbahnsicherheit, Interoperabilität
- Diskriminierungsfreie Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen
- Effiziente Prozesse für Sicherheitsbescheinigungen (SiBe) und Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF)
- Entfernen von technischen, betrieblichen und administrativen Hürden
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors durch erhebliche Reduzierung der Kosten und des Verwaltungsaufwands

## 4. Eisenbahnpaket – technische Säule

### Neuerungen

- ✓ Harmonisierung: Die bisherigen unterschiedlichen nationalen Genehmigungsverfahren werden durch einen einzigen europäischen und harmonisierten Prozess abgelöst.
- ✓ Digitalisierung: Der neue europäisch harmonisierte Genehmigungsprozess wird durch ein online-basiertes Tool, den sog. One-Stop-Shop (OSS), organisiert, verwaltet und abgewickelt.
- ✓ Zentralisierung: Der One-Stop-Shop und der neue harmonisierte Genehmigungsprozess werden zentral über die Europäische Eisenbahnagentur in Valenciennes geführt.

## 4. Eisenbahnpaket – technische Säule

### Zuständigkeiten

- ERA zuständig für Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF) und Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (SiBe):
  - wenn sich Verwendungsgebiet auf mehr als einem MS erstreckt
  - auf Wunsch der Antragstellerin/des Antragstellers, wenn sich Verwendungsgebiet nur auf einen MS bezieht
- Geographischer Anwendungsbereich kann unter bestimmten Voraussetzungen bis zum nächsten ausländischen Grenzbahnhof ausgeweitet werden, wenn:
  - entsprechende einschlägige länderübergreifende Vereinbarungen vorliegen und
  - die ähnlichen Netzmerkmale festgestellt wurden
- Die Wahl der Genehmigungsstelle ist bis zum Abschluss des Verfahrens bindend
- Über Beschwerden gegen Entscheidungen der Eisenbahnagentur entscheidet die bei der Agentur eingerichtete Beschwerdekammer
- „In-Kraft-Treten“: Juni 2019, Juni 2020 bzw. Oktober 2020

## One-Stop Shop (OSS)

- Die zentrale Anlaufstelle („One Stop Shop“) ist eine von der Agentur verwaltete IT-Plattform, die in allen Amtssprachen der Union verfügbar ist und über die alle Anträge auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, Fahrzeugzulassung oder Zulassungen für streckenseitige ERTMS-Projekte einzureichen sind
- gemeinsame Plattform für den Informationsaustausch zwischen Agentur und Behörde
- Kommunikation zwischen Antragstellerin und Sicherheitsbescheinigungsstelle erfolgt im Verfahren im Wesentlichen über das OSS
- „Frühwarnsystem“, mit dem im Falle verschiedener Anträge auf ähnliche Genehmigungen bereits frühzeitig der Abstimmungsbedarf zwischen den von den nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur zu treffenden Entscheidungen ermittelt werden kann

# Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes auf nationaler Ebene

## 4. Eisenbahnpaket – Umsetzung auf nationaler Ebene

- ✓ Richtlinie (EU) 2016/2370 (Governance-Richtlinie), **umgesetzt mittels Novelle des Eisenbahngesetzes (BGBl. I Nr. 60/2019);**
- ✓ Richtlinie 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, **umgesetzt mittels Novelle des Eisenbahngesetzes (BGBl. I Nr. 143/2020);**
- ✓ Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit, **umgesetzt mittels Novelle des Eisenbahngesetzes und des Unfalluntersuchungsgesetzes (BGBl. I Nr. 143/2020).**

# Novelle Eisenbahngesetz 1/8

## Struktur

- Umfassende Überarbeitung des 8. Teils (Interoperabilität)
- Aufnahme von neuen Teilstücken:
  - Benannte Stellen, Bestimmte Stellen und akkreditierte interne Stellen (10. Teil)
  - Spezielle Sicherheitsbestimmungen (11. Teil)
  - Aufsicht (12. Teil)

## Novelle Eisenbahngesetz 2/8

### Behördenzuständigkeit (Anpassung § 12 EisebG)

- BMK zuständig für:
  - Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen soweit Angelegenheiten der Interoperabilität des Eisenbahnsystems betroffen sind.
  - Angelegenheiten der Triebfahrzeugführer:innen nach dem 9. Teil
  - Angelegenheiten des 8., 10. und 11. Teiles einschließlich der Aufsicht über diese Angelegenheiten
  - Angelegenheiten der nationalen Sicherheitsbehörde
- Entfall der Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden für Anschlussbahnen
- Zuständigkeit der Länder für Straßenbahnen, U-Bahnen, Anschlussbahnen und Nebenbahnen



## Novelle Eisenbahngesetz 3/8 Geltungsbereich 8. und 11. Teil

- Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen
- Ausnahmen u.a. für:
  - vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden
  - Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden
  - „Stadtbahnfahrzeuge“ und vernetzte Nebenbahnen auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vororteverkehr mit solchen Fahrzeugen erbracht werden

## Novelle Eisenbahngesetz 4/8

### Neue Genehmigungsverfahren

- Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen → Einführung einer Inbetriebnahmegenehmigung durch das BMK für die Teilsysteme:
  - „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“
  - „Energie“
  - „Infrastruktur“
- Verpflichtung zur Einholung einer positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union vor Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung zwecks Sicherstellung der harmonisierten Einführung auf Unionsebene

## Novelle Eisenbahngesetz 5/8

### Fahrzeuggenehmigung

- Einführung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen bzw. für die Erteilung von Fahrzeugtypengenehmigung für Fahrzeuge, die unter den Anwendungsbereich des 8. Teils des EisbG fallen → dafür Entfall der Bauartgenehmigung für solche Fahrzeuge.
- Zuständigkeit der NSB für die Bewertung des Dossiers in Bezug auf die nationalen Vorschriften und der einschlägigen Rechtsvorschriften, wenn die ERA als Genehmigungsstelle tätig wird
- Bisherige Eintragungen in das (österreichische) Einstellungsregister werden künftig in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen → das österreichische Einstellungsregister geht im Europäischen Fahrzeugeinstellungsregister auf
- Verfahren und die Genehmigungsvoraussetzungen sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt
- Verpflichtung des EVU zur Streckenkompatibilitätsprüfung („route compatibility check“) vor erstmaligen Einsatz des genehmigten Fahrzeuges

## Novelle Eisenbahngesetz 6/8

### Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

- Ersatz der bisherigen Sicherheitsbescheinigung durch eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung
- Grundsätzlich erforderlich für den Zugang auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen → Ausnahmen zugunsten einiger Infrastrukturen (vgl. § 185 Abs. 2 EisbG)
- Falls die ERA als Genehmigungsbehörde fungiert, umfasst die Bewertung durch das BMK die notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften
- Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems im Verfahren zur Erteilung der SiBe → Die Anforderungskriterien an das SMS sind in der VO (EU) 2018/762 beschrieben
- Das anzuwendende Verfahren und Genehmigungsvoraussetzungen sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt.

## Novelle Eisenbahngesetz 7/8

### Aufsicht

- Aufsichtsverpflichtungen insbesondere hinsichtlich:
  - Anwendung und Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems
  - Zusammenarbeit mit dem VAI hinsichtlich Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer:innen
  - Einhaltung der Bedingungen der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung
  - Aufsicht über die Teilsysteme „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“
- Regelung der Befugnisse der Eisenbahnbehörden bei Durchführung von Überprüfungen
- Regelung der Rechte und Pflichten der Überprüften
- Setzung von Maßnahmen bei Auftreten schwerwiegender Sicherheitsrisiken

## Novelle Eisenbahngesetz 8/8

### Sonstige Neuerungen

- Einführung eines Verwaltungsverfahrens zur „Benennung“ bzw. „Bestimmung“ von Konformitätsbewertungsstellen, damit diese als „benannte Stellen“ bzw. „bestimmte Stellen“ tätig werden können
- Festlegung der Anforderungen an diese Stellen
- Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsgenehmigung
- Festlegung das neue nationale Vorschriften nur in Ausnahmefällen erlassen werden dürfen

# Erfahrungen aus Sicht der Behörde

## Erfahrungen aus Sicht der Behörde 1/3

- 4. Eisenbahnpaket brachte eine Zäsur für alle Beteiligten und auch neue Herausforderungen für die Behörden (neue Genehmigungsverfahren, Prüfung des SMS, verstärkter Fokus auf die Aufsichtstätigkeit)
- System funktioniert, aber noch nicht reibungslos
- Neue Ausrichtung, die sich von der bisher in Österreich praktizierten unterscheidet (Eigenverantwortlichkeit der Unternehmen vs. Fokus auf Genehmigungsverfahren)
- grundsätzliche Zielsetzung des 4. Eisenbahnpaketes (=Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors durch erhebliche Reduktion der Kosten und des Verwaltungsaufwands) bis dato noch nicht vollends verwirklicht
- Gestiegene Komplexität und erhöhter Ressourcenaufwand (auch im Hinblick auf TSI Revision und „Cleaning-up“ Prozessen)



## Erfahrungen aus Sicht der Behörde 2/3

- Abstimmungsprozesse gestalten sich bis dato als sehr komplex, die Verfahren sind formalistisch ausgestaltet und in der Anwendung noch nicht vollends harmonisiert
- Koordination verbesserungsfähig, insbesondere in Bezug auf den Prüfungsumfang und die Frage, wer was prüfen soll
- OSS hat die Transparenz und Planbarkeit der Verfahren erhöht, Nutzerfreundlichkeit aber verbesserungsfähig → führt zu einem Mehraufwand, sowohl für die Antragsteller:innen als auch für die Behörden
- System insbesondere für Hersteller von Kleinfahrzeugen problematisch (Ressourcen, Kosten)
- Streckenkompatibilitätsprüfung stellt EVU vor große Herausforderungen
- Im Zusammenhang mit der Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung verstärkte Tendenz offene Punkte in die Aufsicht zu verschieben, um zeitliche Vorgaben einhalten zu können. Zuletzt verstärkte Anzahl an nationalen Verfahren

## Erfahrungen aus Sicht der Behörde 3/3

- Offene Fragen, die sich auch aus der Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben ergeben (bspw. hinsichtlich Geltungsbereich → Klärung erforderlich)
- Neue Problemstellungen (u.a. „kleiner Grenzverkehr“, „Auseinanderklaffen“ der Behördenzuständigkeiten in einzelnen Projekten, Umgang mit § 41 Genehmigungen)
- Abstimmungsprozess zu den nationalen technischen Regeln noch nicht abgeschlossen → erschwert Planungssicherheit für Antragsteller:innen
- Prozesse bei den neuen Genehmigungsverfahren müssen sich noch einspielen (Klare Vorgaben erforderlich)
- Anpassungen im europäischen Regelwerk erforderlich, um für künftige Herausforderungen gerüstet zu sein (z.B. Serienzulassung, DAC)

## Erfahrungen in der Umsetzung der marktrelevanten Säule

- Eisenbahnnetz in Österreich steht bereits seit 1998 Drittanbietern offen
- Wesentliche Änderung durch 4.EP: Entfall des Sitzerfordernis für die Erbringung von innerstaatlichen Eisenbahnverkehrsdiensten → leichter Anstieg bei Anträgen von „neuen“ EVU bemerkbar
- Auch hinsichtlich der Unabhängigkeit der Infrastrukturunternehmen wurden bereits in der Vergangenheit die erforderlichen Grundlagen geschaffen
- Unter Einhaltung der in der PSO-VO vorgesehenen Rahmenbedingungen sehen wir die Direktvergabe weiterhin als gleichberechtigtes Instrument für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen → entsprechend kritisch werden die derzeit in Überarbeitung befindlichen Guidelines der EK gesehen
- Zusammenfassend: Vorgaben der Marktsäule haben keine gravierenden Änderungen in Österreich mit sich gebracht

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Michael Luczensky  
BMK-Gruppe Eisenbahn  
[michael.luczensky@bmk.gv.at](mailto:michael.luczensky@bmk.gv.at)