

ÖVG-Verkehrsrechtstag

Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes

FAHRZEUGE

Die Zusammenarbeit mit der ERA und den Infrastrukturbetreibern

Dr. Erich Neumeister, LL.M.
DI Nils GÖNNER
Abteilung Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge (E2)

Wien, 20. Juni 2022

Schienenfahrzeuge – Genehmigungsworkflow

1. Überblick
2. Entwicklungen
3. Genehmigungen ERA & BMK (NSA AT)
4. Sonderthemen
5. Ausblick

„Vorfahren“ des 4. Eisenbahnpakets

❖ **Cross Acceptance (fakultativ)**

Regelung zur Gleichhaltung mit aner kennender Wirkung von Genehmigungsakten bei Prüfungsteilung



❖ **§ 41 EisbG (optional):**

“Eigenverantwortliches Gleichhalten“ ausländischer Rechtsakte (Schattenbescheide)



❖ **Learning Cases (präventiv):**

Repräsentative Auswahl von Lernfällen
in sog „shadow running“-Prozessen



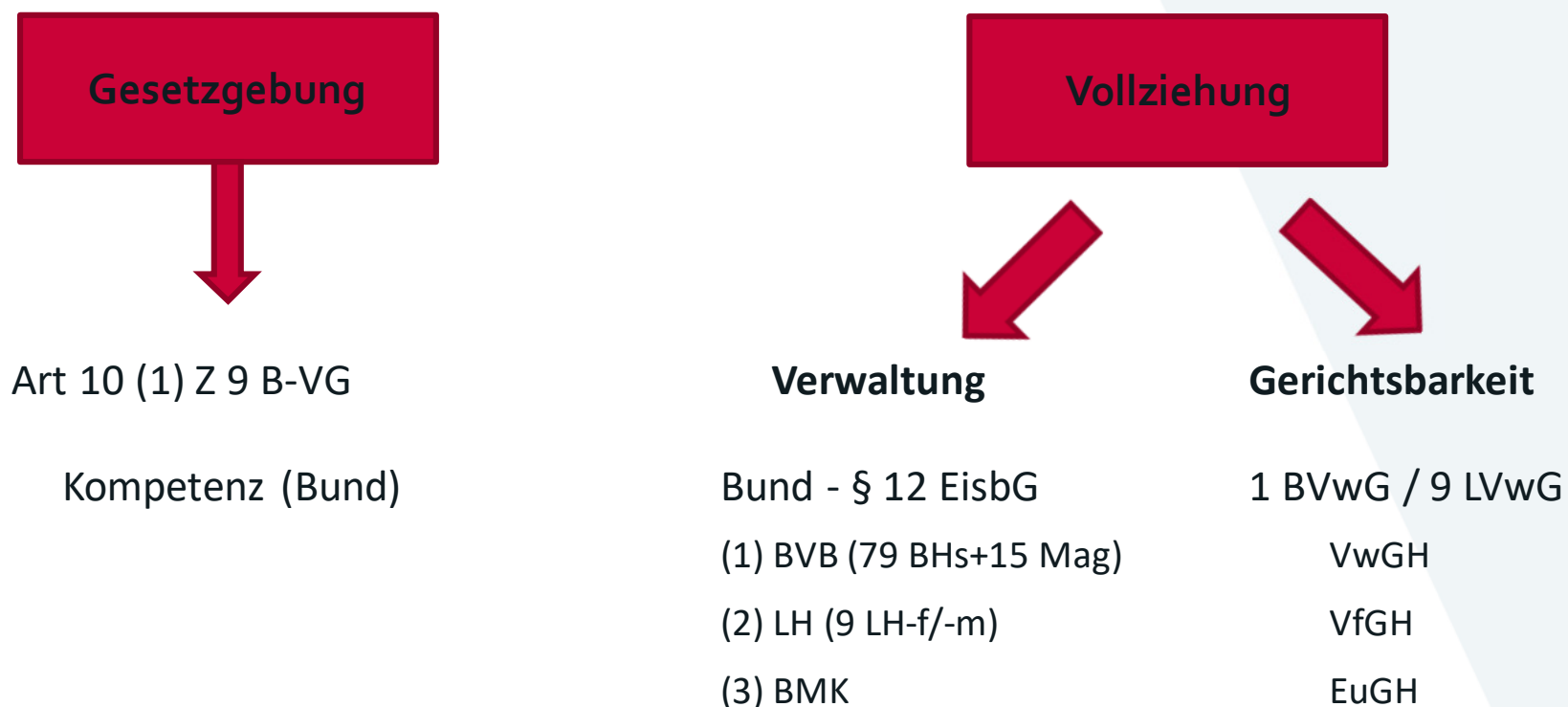
**„The sector must be READY!“
Dr. Josef Doppelbauer, 2017**

Entwicklungen EisbR

- **österr Eisenbahngesetz**
- 1957 – 1992: 5 Novellen
1992 – 2021: 27 Novellen
- Stammfassung (BGBl 60/1957): 58 Paragraphen
Fassung heute (idF BGBl I Nr 231/2021): 383 Paragraphen
- **EU-Rechtsakte für Eisenbahnsektor (ab 1991)**
- 45 VO
- 52 RL
- 17 Beschlüsse
- 8 Entscheidungen
- 9 Empfehlungen

Nationales EisbR

Kompetenzlage im österr Eisenbahnwesen



ab 1. November 2020: ERA + BoA

Interoperabilitätsklausel

8. Teil

Interoperabilität

1. Hauptstück

Geltungsbereich, Zweck Geltungsbereich

§ 86. (1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige **Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.**

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genützt werden;
2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vorortverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vorortverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken mit einer anderen vernetzten Nebenbahn gemäß Z 3 erforderlich ist.

Unionsrechtliche Grundlagen (SchieFzge)

Auszug

- **Richtlinie (EU) 2016/797** (Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU; IOP-RL)
- Durchführungsverordnung über praktischen Modalitäten für das Inverkehrbringen von **Schienenfahrzeugen** (EU) 2018/545
- Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) über Anforderungen an **Sicherheitsmanagementsysteme**(EU) 2018/762
- Verordnung zu **Gebühren und Entgelten** (EU) 2018/764 idF (EU) 2021/1903
- Verordnung GO **Beschwerdekammer** (EU) 2018/867
- **Diverse Leitfäden** in allen EU Sprachen (Guidelines)
- **Kooperationsübereinkommen ERA - BMK**

Zuständigkeiten Fahrzeuggenehmigung

ERA – NSA

ERA/NSA erteilt Genehmigung (GIF) bzw kann diese begründet ablehnen.

§ 110 EisbG

Abs 1: ERA erteilt Genehmigung - ODER

Abs 2: NSA AT erteilt Genehmigung, wenn

1. das im Antrag angegebene Verwendungsgebiet des Schienenfahrzeuges ausschließlich **in der Republik Österreich** liegt, und
im Antrag die Wahrnehmung der Zuständigkeit der Behörde **beantragt** ist.

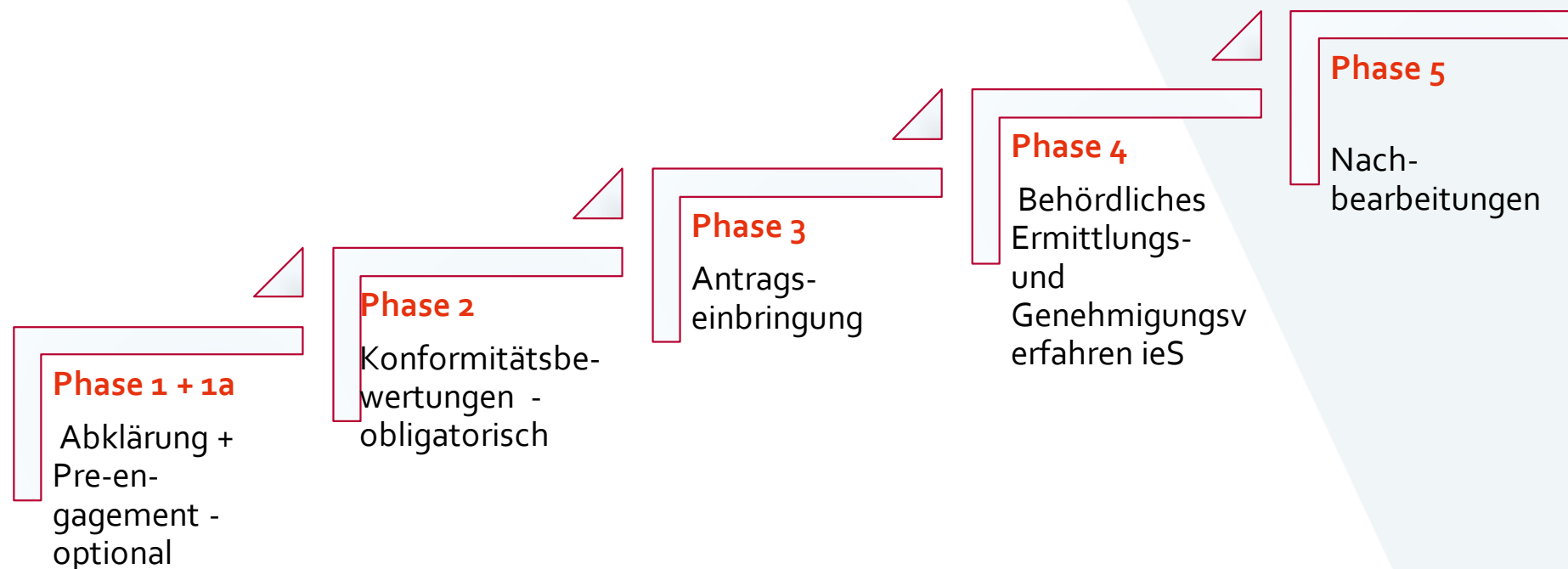
INNERSTAATLICHE BESONDERHEIT:

Schlicht-/ Hoheitliches Handeln
Überprüfen - Bewilligen

Verfahrensbeteiligte

- **Antragsteller/-in (applicant) – Art 3 DVO**
- **Genehmigungsstelle (authorising entity) – Art 4 DVO**
- **Inhaber der Fahrzeugtypgenehmigung – Art 5 DVO**
- **Infrastrukturbetreiber (IB) – Art 6 DVO (§ 110 Abs 4 EisbG)**
- **Nationale Sicherheitsbehörde (NSA) – Art 7 DVO**
- **ERA – Art 8 DVO**

Phasen im „Zulassungsverfahren neu“



Phase 1: Antragsvorbereitungen und -abklärungen

- **Erfassen der Anforderungen**
 - Prüfung aller anzuwendenden Anforderungen (TSI, NNTR, ..)
 - Einsatzgebiet
 - Einsatzbedingungen
 - Integration von Subsystemen,
 - Identifikation der Risiken
 - Erforderlichkeit von Erprobungsfahrten im Verwendungsgebiet klären
 - Genehmigungspflicht von Erprobungsfahrten abklären
- **Integration**
 - der Subsysteme ins Fahrzeug und Kompatibilität des Fahrzeuges mit der Infrastruktur.
 - Risikomanagement von Aspekten außerhalb der TSIs und NNTR's
- **Art der Genehmigung:**
 - Erstgenehmigung / Erneuerung / Verlängerung
 - Erweiterung des Einsatzgebietes / Neugenehmigung
 - Folge / Zusatzgenehmigung (Variante)
 - Änderungen eines genehmigten Typs

Phase 1a: „Pre-Engagement“ (Vorverfahren)

Antrag zur Durchführung eines Pre-Engagement Verfahren via OSS an zuständige Genehmigungsstelle (ERA/NSA)

- **Erforderliche Unterlagen:**

- Fahrzeugbeschreibung
- Spezifikationen
- Nachweispläne
- Zeitpläne Einsatzbereich
- Behördenauswahl
- Sprachenwahl
- Ansprechpartner

- **Baseline-Festsetzung:**

- Vorprüfung auf Vollständigkeit, Stichtage für Anforderungsdokumente, Fixierung der Verfahrenssprache(n) mit beteiligten NSAs

- **Versuchs-/Probefahrten**

- Befristete Genehmigung für das Netz im betreffenden MS

Phase 2: Konformitätsbewertung

- **Nachweise für Konformitätsbewertung erstellen**
- **Bewertung der Nachweise durch die Konformitätsbewertungsstellen**

Benannte Stellen für EU-Anforderungen (NoBo)

Designierte Stellen für nationale Anforderungen (DeBo)

Risikobewertungsstelle (AsBo) – falls Anwendung von CSM erforderlich

- **Bei Vorliegen von begründeten Zweifeln**

Behörden können zusätzliche Nachweise einfordern

- **Korrekturerfordernisse bei Nichtkonformitäten**

Designänderung

Einschränkungen / Bedingungen

Phase 3: Antragseinbringung via OSS

Zusammenstellung der Antragsunterlagen samt Dokumentationen nach Annex I der Durchführungs-VO Fahrzeuggenehmigung (EU) 545/2018, insbesondere Angaben über

- Verwendungsgebiet(-e)
- Nachweise der technischen Kompatibilität im Netz des/der Verwendungsgebiet/-e
- Dossier zum Schienenfahrzeug (SFZ) oder -typ
- EG-Prüferklärungen zu den einzelnen, mobilen Teilsystemen im betreffenden SFZ
- Festgestellte sichere Integration der mobilen Teilsysteme aufgrund von TSI, NNTR und CSM nach RL EU/2016/798
- technische Kompatibilität des Fahrzeuges mit dem Netz auf Basis der TSI, NNTR, Infrastrukturregister und der CSM Risikobewertung

Phase 4: Behördl. Ermittlungs- und Genehmigungsverfahren ieS

Prüfschritte der Genehmigungsbehörde (ERA/NSA)

- **Eingangsbestätigung** wird mittels OSS dem Antragsteller übermittelt
- **Bewertung des Dossiers** auf
 - Vollständigkeit,
 - Relevanz und
 - Kohärenz mit den anzuwendenden TSIs
- **Weiterleitung des Dossiers** des Antragstellers an zuständige NSAs in den betroffenen MS zur Bewertung bezüglich NNTR
- Kommen der ERA bzw. den NSAs begründete Zweifel auf, so können **Prüffahrten** im Netz angeordnet werden

Phase 4: Behördl. Ermittlungs- und Genehmigungsverfahren ieS

Mitwirkung der Infrastrukturbetreiber

§ 110 EisbG Absatz 4:

„Im Ermittlungsverfahren können auch

Stellungnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

eingeholt werden.“

Phase 4: Behördl. Ermittlungs- und Genehmigungsverfahren ieS

Nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens erteilt die Agentur (ERA) oder eine einzelne, nationale Sicherheitsbehörde (NSA) die beantragte Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (**Decision**).

Damit wird zugleich auf **Antrag des/der Antragstellers/Antragstellerin die Typgenehmigung für das Schienenfahrzeug ausgestellt.**

Nach Vorliegen einer rechtskräftigen Genehmigung durch die ERA/die NSA ist der Antragsteller/die Antragstellerin befugt, das SFZ in Verkehr zu bringen.

Phase 5: Nachbearbeitungen

Kanzleimäßige Erfassung der Dokumente

- Ausfertigungen
- Rechtskraftstatus
- Verständigungen
- Gebühreneingänge

Registereintragungen (ERATV, etc.)

Archivierung

Genehmigungsumfang - Gebietserweiterung

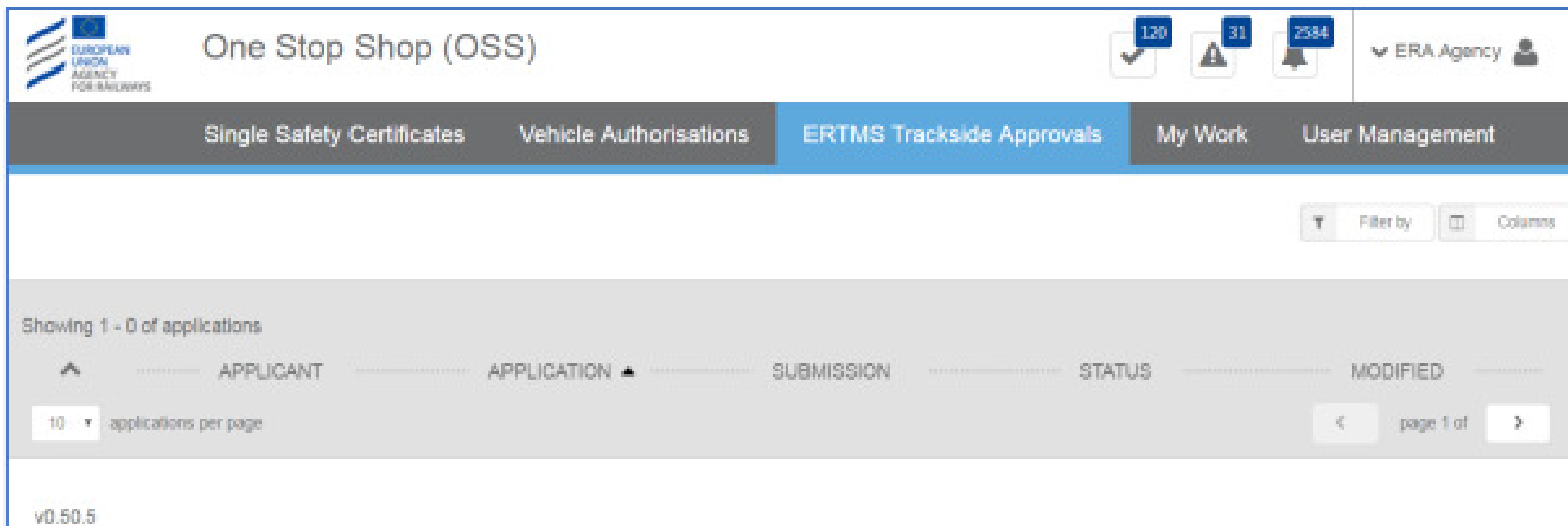
Grenzübergreifende Vereinbarungen

i.S.d. Art. 21 Abs. 8 der RL (EU) 2016/797

Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats in eigener Verantwortung und auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Genehmigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile nach den in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 9 festgelegten Verfahren. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die Genehmigung ist ferner **ohne Erweiterung des Verwendungsgebiets gültig** für Fahrzeuge, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen anfahren, wenn sich diese **Bahnhöfe in Grenznähe befinden**, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden.

Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Bearbeitungsplattform - allgemein (OSS)



One Stop Shop (OSS)

120 31 2584 ERA Agency

Single Safety Certificates Vehicle Authorisations **ERTMS Trackside Approvals** My Work User Management

Showing 1 - 0 of applications

APPLICANT	APPLICATION	SUBMISSION	STATUS	MODIFIED
-----------	-------------	------------	--------	----------

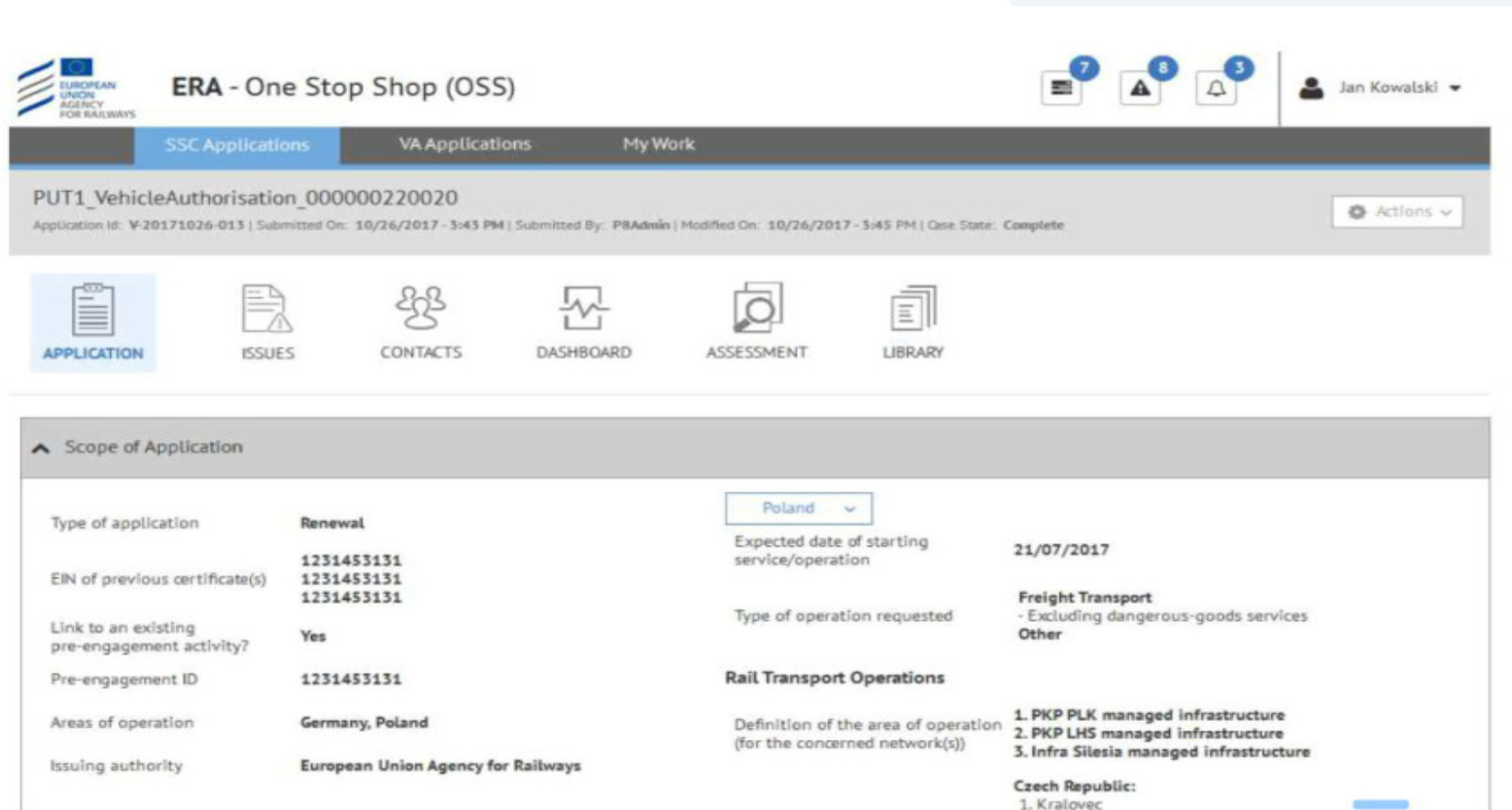
10 applications per page page 1 of

v0.50.5

OSS-Portal eingerichtet für

- Sicherheitsbescheinigungen
- Fahrzeuggenehmigungen
- ERTMS-Ausrüstungen

Bearbeitungsplattform - Fahrzeuge (OSS)



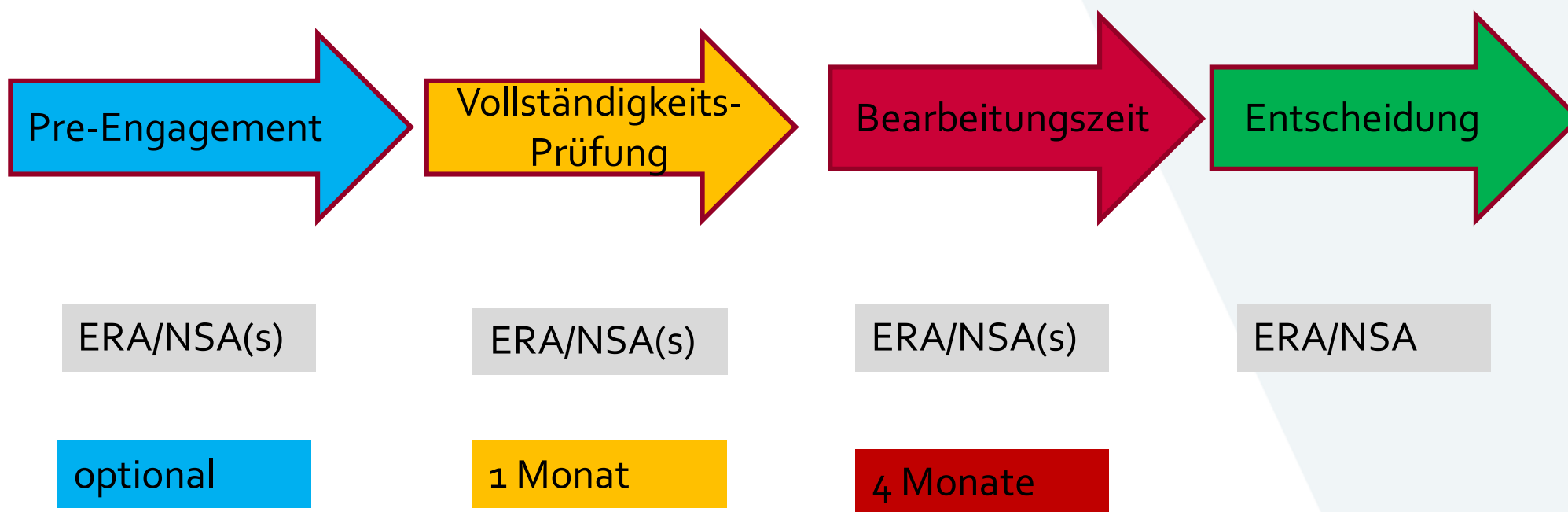
ERA - One Stop Shop (OSS)

Application ID: V-20171026-013 | Submitted On: 10/26/2017 - 3:43 PM | Submitted By: P8Admin | Modified On: 10/26/2017 - 3:45 PM | Case State: Complete

Scope of Application

Type of application	Renewal	Poland	Expected date of starting service/operation	21/07/2017
EIN of previous certificate(s)	1231453131 1231453131 1231453131		Type of operation requested	Freight Transport - Excluding dangerous-goods services Other
Link to an existing pre-engagement activity?	Yes		Rail Transport Operations	
Pre-engagement ID	1231453131		Definition of the area of operation (for the concerned network(s))	1. PKP PLK managed infrastructure 2. PKP LHS managed infrastructure 3. Infra Silesia managed infrastructure
Areas of operation	Germany, Poland			Czech Republic: 1. Kralovec
Issuing authority	European Union Agency for Railways			

Übersicht des Verfahrens im OSS: In nur 5 Monaten zur Fahrzeuggenehmigung?



Antragstellung (OSS)

Online-Antragstellung ausschließlich über OSS (keine Alternativen!)

- Benutzer muss für Zugang angelegt und freigeschalten werden
- Oberflächensprache in Deutsch verfügbar, muss bei jedem Login jedoch neu eingestellt werden (Standard ist zumeist Englisch)

Antragsteller wird durch OSS durch vorgegebenen (Pflicht-)Felder „geführt“.

1. Basisdaten
2. Kontaktdaten
3. Belegmaterialien I
4. Belegmaterialien II (Nationale Anforderungen)
5. Sonstige Verwaltungsdokumente
6. SUBMIT – ANTRAG wird übermittelt und ist nicht mehr abänderbar.

Issues (OSS)

Allgemeines:

- Rückmeldung der Behörde(-n) via OSS („Verbesserungsaufträge“)

Überwiegend Klärungsfragen bzw. Aufträge, zusätzliche Informationen nachzuliefern („Kategorie 1-Issue“)

- Issues enthalten zumeist Verweise auf die Anforderungen der TSIs bzw. NNTRs
- Anzahl der Issues kann mitunter aufgrund immer wieder fehlender Dokumente erheblich werden.

Issues II (OSS)

Bearbeitung der Issues

➤ **Kein Entwurfsmodus für den Antragsteller möglich**

Nach dem Abspeichern von Antworten auf issues im OSS können vom Antragsteller diese **nicht mehr gelöscht oder bearbeitet** werden – auch dann nicht, wenn die Antworten noch nicht an das Projektteam übermittelt wurden.

Insofern empfiehlt es sich, den Entwurf bzw. unternehmensinterne Abstimmung der Antworten vorher etwa außerhalb des OSS abzustimmen.

OSS - Erfahrungen

- ❖ Neues Verfahren ist grds transparent und strukturiert
- ❖ Geringerer Umfang an Dokumenten-Manipulationen auf Seiten der ERA bzw. NSA
- ❖ Bessere Kommunikation bei Issues (Mängel und Maßnahmen)
- ❖ Ausarbeitung und Bewertung der Bestandsrisiken ist aufwendig
- ❖ OSS scheint in manchen Punkten „ausbaufähig“, insbesondere Editierfähigkeit bei den Issues, etc.

Verfahrenskosten NEU

- **Gesetzliche Grundlage**

Durchführungsverordnung (EU) 2021/1903 der Kommission vom 29. Oktober 2021 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/764 über die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen

- **Geltungsbereich**

nur für Anträge an ERA

daneben: Nationale Gebührenordnungen (NSAs/BMK)

- **Geltungsumfang**

ERA-Gebühren und Entgelte für erbrachte ERA-Dienstleistungen (Antragsbearbeitung, externe SV-Gebühren, etc.)

- **Abrechnungsmodus:**

1. **ERA:** Stundensatz lt DVO (**€ 239,00**) x erbrachte ERA-Dienstleistungszeiten
plus

2. **NSA:** für die Bearbeitung von nationalen Teil (Ein-/Mehrländerzulassungen)

- **OPTION:** auf Antrag - unverbindlichen Kostenvoranschlag

Beschwerdekammer (Board of appeal)

- **Gesetzliche Grundlage**
Durchführungs-VO (EU) 2018/867 zur Festlegung der Geschäftsordnung der Beschwerdekammer(n) der Eisenbahngentur der Europäischen Union.
- **Streitbeilegungskonzeption**
Bei Uneinigkeiten in Genehmigungsverfahren ERA – NSAs: Anrufung der Beschwerdekammer (BK)
- **Ablauf**
 1. ERA – positiv / NSA – negativ: Koordinationsprozess > ERA trotzdem positiv; NSA > BK
BK bestätigt NSA-Einwendungen: keine Genehmigung
 2. ERA – negativ / NSA – positiv: Koordinationsprozess > ERA-Entscheidung relevant
NSA: keine Berufung an BK möglich
 3. ERA lehnt Genehmigung begründend ab
Antragsteller/-in erhebt bei Beschwerdekammer Rechtsmittel dagegen (zuvor Vermittlungsversuch)
- **Beschwerdegebühr:**
€ 10.000 EUR oder Antragsgebühr (geringerer Betrag vorgeschrieben)

Sonderthemen hinsichtlich der Infrastrukturbetreiber

- Anträge gemäß 4. Eisenbahnpaket
 - Erstgenehmigungen
 - Neugenehmigungen
 - Erweiterungen des Verwendungsgebietes

Sonderregelungen – auch im vierten Eisenbahnpakt

- Altbestandfahrzeuge
 - Änderungen an Fahrzeugen
 - Anerkennung § 41 EisebG
- Sonderfahrzeuge
 - z. B. Zweiwege-Baustellenfahrzeuge

NSA AT Erfahrungen

Zentrale Anlaufstelle (OSS)

Seit dem 1.11.2020 ist in Österreich das vierte EisbP umgesetzt.
Alle Verfahren müssen insb gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und DV (EU) 2018/545 geführt werden.

Die meisten dieser Verfahren werden über die zentrale Anlaufstelle (OSS) der ERA abgewickelt.

Im Jahr **2021** konnten 9 Verfahren positiv im OSS abgeschlossen werden.

Nationale Anforderungen I

Aktuelle kommen die Draft-**NNTRs** in ihrer aktuellen Version gemäß RDD zur Anwendung.

Übergangsfristen (bis Ende 2022) können unter bestimmten Umständen mit dem BMK abgestimmt werden.

In Österreich sind zurzeit 4 **DeBos** aktiv tätig, welche ua. die NNTRs prüfen und deren Konformität bestätigen.

Im Fall von Abweichungen besteht die Möglichkeit, diese im OSS-Verfahren einzeln mit dem BMK und den Infrastrukturbetreibern abzustimmen.

Nationale Anforderungen II

Zusätzlich zu den NNTRs gibt es nach Artikel 3 DV (EU) 2018/545 noch andere anzuwendende Rechtsakte:

„Der Antragsteller stellt sicher, dass alle relevanten Anforderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften ermittelt und erfüllt sind.“

Unter diese fallen in Österreich insbesondere das EisbG und die EisbBBV.

In der EisbBBV ist besonderes Augenmerk auf dessen § 3 zu legen:

„Stand der Technik“.

Dieser ist im österr EisbG unter § 9b genauer beschrieben.

Stand der Technik (§ 9b EibG)

Zum „Stand der Technik“ iSd § 9b EibG zählt in Österreich z. B. auch die Verwendung von **ETCS** für Neubau-Fahrzeuge auf dafür ausgerüsteten Strecken.

Eine Ausnahme, wie etwa in Deutschland zur TSI ZZS gemäß Pkt 7.4.3 Abs. 2, für den beschränkten Einsatz bis zu 150 km, gibt es in Österreich nicht!

Überleitende Bestimmungen

In Österreich werden die viele Schienenfahrzeuge mit Genehmigungen, die noch vor Inkrafttreten des vierten EisbP erteilt wurden, betrieben. Diese sind in der Regel bis zu dem Zeitpunkt, an dem eine Änderung an Fahrzeugen durchgeführt wird, auch kein Problem.

Änderungen nach § 36 EisbG – unter Leitung einer § 40-Person – dürfen nur noch an Fahrzeugen, die nicht unter das 8. Hauptstück des EisbG fallen, durchgeführt werden (z.B. Nostalgische Fahrzeuge, Fahrzeuge für den lokal-begrenzten Einsatz, usw.). Diese Gruppe der Fahrzeuge bildet in Österreich allerdings die absolute Minderheit.

Überleitende Bestimmungen

Für alle anderen gilt insbesondere die DV (EU) 2018/545 Art. 15 u. 16.

Achtung diese Artikel bieten ein paar Besonderheiten.

Eigentümer der Typgenehmigung oder Änderungsverwaltungsstelle:

Der Halter der Typgenehmigung ist derjenige, auf den der letzte gültige Bescheid ausgestellt wurde. Das könnten im Falle eines ganzen Zuges auch unterschiedliche Rechtsträger sein (z.B. die Zwischenwagen beim ursprünglichen Hersteller, beim Steuerwagen nach Nachrüstung durch ECTS derjenige, der umrüstet). Bei der Änderungsverwaltungsstelle handelt es sich im Allgemeinen um das ECM; es sei denn, dies wurde durch den Halter explizit anders geregelt.

Änderungsmanagement

Sollte der Antragsteller nicht Eigentümer der Typgenehmigung oder Änderungsverwaltungsstelle sein, so ist davon auszugehen, dass die meisten Änderungen anzeigepflichtig sein werden.

Für alle anderen gilt Änderungen bis inklusive Artikel 15 Abs. 1b sind grds. genehmigungsfrei.

Achtung: Diese Einstufung erfolgt durch die Eigentümer der Typgenehmigung oder Änderungsverwaltungsstelle in eigener Verantwortung. Dieser muss alle notwendigen Dokumente erstellen lassen. Das beinhaltet unter anderem ggf. ein neues NoBo-, DeBo- und AsBo-Dossier. Die Einstufung wird nicht durch die ERA oder NSA geprüft, kann jedoch jederzeit durch die Aufsichtsbehörde (Überwachung) nachgeprüft werden.

Änderungsmanagement I

Spätestens bei einer Neugenehmigung sind alle Dokumente über Änderungen, welche seit der letzten Genehmigung durchgeführt wurden, dem Antrag beizufügen und werden im Zuge der Neugenehmigung mitgeprüft.

Sollte sich im Zuge dieses Prüfungsverfahrens herausstellen, dass die Einstufung nicht korrekt war und es sich ggf. um eine Änderung nach Art. 15 Abs. 1 Buchst. c oder d der DV (EU) 2018/545 gehandelt haben, werden sämtliche Dokumente im Verfahren mitgeprüft.

Wenn sich in diesem Zusammenhang herausstellt, dass der Umbau nicht sachgemäß war, besteht das Risiko einer sofortigen Stilllegung aller betroffenen Fahrzeuge (je nach Gefahrenpotenzial).

Änderungsmanagement II

Für alle anderen Fälle kommen die Artikel 15 und 16 der DV (EU) 2018/545 zu Anwendung.

Achtung diese Artikel enthalten einige Sonderregelungen!

Des weiteren können Änderungen, welche eine Genehmigung erforderlich machen, nur auf einen bereits gültigen bestehenden Rechtsakt aufbauen (für das Verwendungsgebiet AT muss ein österreichischer Bescheid vorliegen).

Fahrzeuge, die gemäß § 41 EibG in Österreich eingesetzt werden, bauen auf einem ausländischen Rechtsakt auf, welcher durch das BMK ggf. gesondert zu prüfen ist.

Dazu kann ein separates Anerkennungsverfahren erforderlich werden, das separat beim BMK beantragt werden muss.

§ 41 EisbG

Es gibt zur Zeit 3 gängige Möglichkeiten in Bezug auf § 41 EisbG.

1. Erweiterung des Verwendungsgebietes gemäß Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der DV (EU) 2018/545 (eignet sich vor allem für neue Fahrzeuge);
2. Separates Anerkennungsverfahren gemäß § 41 EisbG (in Verbindung mit §§ 32 ff EisbG), welches separat beim BMK direkt beantragt werden muss;
3. Absprung von einem alten BMVIT/BMK-Bescheid und Nachziehung der Änderungen.

Zweiwege-Fahrzeuge

Für Zweiwege-Baustellenfahrzeuge gibt es aktuell folgende Sonderregelung auf Basis des § 86 Abs. 2 Zif. 2 EisbG:

Sollten derartige Fahrzeuge für den Einsatz in Baustellen gedacht sein und dort mittels Straßentransport oder Huckepack auf einem zugelassenen Wagen angeliefert werden, kann ggf. eine Zulassung gemäß §§ 32 ff EisbG beantragt werden. Es kann dann jedoch zu einigen Auflagen kommen, z. B. darf das Fahrzeug nur in den nächst gelegenen Bahnhof einfahren, um dort Material zu holen oder zu entladen. Diese Tätigkeit muss in der Baustellenplanung mitberücksichtigt werden und die Gleise im Bahnhof sind bei der Baustellenplanung exakt anzuführen. Des Weiteren dürfen diese Fahrten nur als Nebenfahrten ohne Beeinflussung der Sicherungstechnik erfolgen (z. B. Achszähler).

Überstellfahrten im Netz sind mit diesen Fahrzeugen nicht möglich!!

Ausblick

Herausforderungen des 4. Eisenbahnpakets

- Novelle österr EisebG + div VO
- § 40 – Personen und § 41 – Zulassungen
- Übergangsverfahren bei Regimeunterschieden
- Registerführung und Datenbankabgleichung (OSS/NSA)
- Sprache
- Örtlichkeiten
- Kosten und Gebühren
- uvm.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Erich Neumeister, LL.M.

DI Nils Gönner

Oberste Eisenbahnbehörde - Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge (Abt. E2)

e2@bmk.gv.at