

Das 4. Eisenbahnpaket und die Interoperabilität

Klaus Gstettenbauer

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
Wissensforum Interoperabilität
„TSI aktuell und ihre Auswirkungen in der Praxis“
Wien, am 10./11.12.2013

Wesentliche Entwicklungsschritte zur Interoperabilität

- 1985 Präsentation eines neuen Ansatzes zur technischen Harmonisierung (Grundlegende Anforderungen)
- 1996 RL 96/48/EG Interoperabilität des HGS
- 2001 RL 2001/16/EG Interoperabilität des konv.Systems
- 2004 RL 2004/50/EG Novelle der beiden Richtlinien
- 2008 RL 2008/57/EG „Cross Acceptance“

Was bedeutet „Interoperabilität“ überhaupt ?

- Definition im Artikel 2 lit. b) der RL 2008/57/EG
- Technische Harmonisierung
- Entwicklung einzelner Bauanleitungen für Teilsysteme (TSI)
- Endstadium als einheitlicher Europäischer Eisenbahnraum
- Kompetenzkompetenz

Artikel 2 lit. b) RL 2008/57/EG

Die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen.

Aktueller Rechtstatbestand

Österr. Recht – EisebG. BGBl.Nr.60/1957 idF. BGBl.I Nr. 96/2013

- § 31 eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von Eisenbahnanlagen
- § 32 Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge
- § 33 Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen
- § 34 Betriebsbewilligung

Aktueller Rechtsstatbestand EU-Recht – RL 2008/57/EG

- Art. 15 Verfahren zur Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen (Anhang II – Infrastruktur, Energie, CCS, Fahrzeuge): Entscheidung beim MS
- Art. 22: TSI-konform: eine Genehmigung gilt im gesamten EU-Raum
- Art. 24: nicht TSI-konform: Gültigkeit nur im Genehmigungsstaat

Das 4. Eisenbahnpaket

- Strukturreform der Eisenbahnunternehmen („unbundling“)
- Netzzugang im innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr
- Ausschreibung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren
- Neugestaltung der Interoperabilität
- Neugestaltung der Eisenbahnsicherheit
- Neugestaltung der Europäischen Eisenbahnagentur

Derzeitiger Status

- Genehmigungsverfahren für TSI auf MS-Ebene
- TSI-Verabschiedung im Rahmen des Komitologieverfahrens
- Durchführungsbeschlüsse im Rahmen des gleichen Verfahrens

Kompetenzänderungen auf Grund des Entwurfes einer Neuerlassung der Interoperabilitätsrichtlinie

- Art. 18 Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen: TSI CCS-streckenseitig, Energie und Infrastruktur – Genehmigung MS bei ETCS-und/oder GSM-R- Ausrüstung – Einbeziehung ERA
- Art. 20 In-Verkehr-Bringen von TSI Fahrzeugen und TSI CCS-fahrzeugseitig – Genehmigung ERA
- Fakultativ NSA oder ERA, wenn nur ein MS betroffen ist

Rechtsschutzmöglichkeiten bei Diskrepanzen zwischen Eisenbahnagentur und nationaler Behörde

Entscheidung ERA unter Einbeziehung der nationalen Behörden:

- Beurteilt die NSA den nationalen Teil negativ – Koordinationsprozess zw. ERA und NSA
- ERA kann dann trotz negativer NSA-Äußerung entscheiden
- NSA kann eine Berufungsinstanz anrufen – bei positiver Entscheidung für NSA – keine Genehmigung für Gebiet des MS

Rechtsschutzmöglichkeiten bei Diskrepanzen zwischen Eisenbahnagentur und nationaler Behörde

Entscheidung ERA unter Einbeziehung der nationalen Behörden:

- Beurteilt die NSA den nationalen Teil positiv (ERA negativ) – Koordinationsprozess zw. ERA und NSA
- ERA entscheidet jedenfalls endgültig (ohne Berufungsmöglichkeit der nationalen Behörde)

Verhandlungsstand dieses Richtlinienentwurfes auf EU-Ebene

- Beginn der Verhandlungen im Rat im Jänner 2013
- Verabschiedung einer allgemeinen Ausrichtung im Rat im Juni 2013
- Beschlussfassung im Verkehrsausschuss des EP im Dezember 2013
- Beschlussfassung der 1.Lesung im EP im Jänner/Februar 2014
- Bei Einigung mit dem Rat – RL wäre in 1. Lesung beschlossen

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit

Mag. Klaus Gstettenbauer
Klaus.Gstettenbauer@bmvit.gv.at