

05.11.04

Vk

Verordnung**des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - KonVEIV)**A. Problem und Zielsetzung**

Die Verordnung dient der teilweisen Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und der Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Die Modifikationen durch die in Kraft getretene Änderungsrichtlinie 2004/50/EG sind in dieser Verordnung noch nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsfrist für diese Änderungsrichtlinie läuft am 30. April 2006 ab.

¹Diese Verordnung dient der teilweisen Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 114).

Diese Verordnung wurde in Anlehnung an die „Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - EIV -)“ vom 20. Mai 1999 erarbeitet, mit der die Richtlinie 96/48/EG vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems umgesetzt wurde, im Lauf der Erstellung aber grundlegend neu strukturiert. Für ihre Geltungsbereiche enthalten beide Richtlinien weitreichend analoge Regelungen und bilden jeweils den institutionellen Rahmen für die technische Angleichung der nationalen Systeme. Die materielle Ausgestaltung dieses Rahmens erfolgt durch die Festlegung gemeinsamer Mindestanforderungen in den „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI). Die aus der Richtlinie 2001/16/EG tätig werdende benannte Stelle wurde bereits mit der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG geschaffen.

Der ursprünglich verfolgte Ansatz, die eingeführte Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung jeweils um Bezüge auf die Richtlinie 2001/16/EG zu ergänzen, wurde verworfen, weil

- sich die Regelungen in den beiden Richtlinien unterscheiden,
- mit den bislang nur für den Hochgeschwindigkeitsbereich erlassenen TSI die Regelungsdichten in den beiden Bereichen stark voneinander abweichen und
- die für den Hochgeschwindigkeitsbereich geltende Verordnung nicht mehr grundsätzlich in Frage gestellt werden soll.

Gravierende Unterschiede zwischen beiden Richtlinien bestehen nur hinsichtlich der Inbetriebnahmegenehmigung für umgebaute Fahrzeuge. Die Richtlinie 2001/16/EG enthält dazu Vorgaben, die im Hochgeschwindigkeitsbereich in den TSI angesiedelt wurden.

Sofern bei der Umsetzung von TSI einschlägige Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) anzupassen sind, wird für die bedarfsgerechte Ausgestaltung das Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen auf nationaler Ebene hergestellt werden.

B. Lösung

Erlass einer entsprechenden Verordnung

C. Alternative

Ausweitung der „Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - EIV -)“ vom 20. Mai 1999 auf das konventionelle Eisenbahnsystem.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Es entsteht kein nennenswerter Mehraufwand, da mit der Verordnung die bisher national geltenden Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnmaterial schrittweise durch EU-Regelungen ersetzt werden.

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen der Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

E. Sonstige Kosten

Kosten durch die Anpassung an neue technische Regelungen sind nicht zu erwarten, da Bestandschutz vorhandener Einrichtungen und Fahrzeuge gewährleistet ist, soweit die Verordnung nichts anderes bestimmt.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

05.11.04

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen
transeuropäischen Eisenbahnsystems (Konventioneller-Verkehr-
Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - KonVEIV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 4. November 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen
transeuropäischen Eisenbahnsystems (Konventioneller-Verkehr-
Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – KonVEIV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank-Walter Steinmeier

**Verordnung über die
Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems²
(Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - KonVEIV)**

Vom....

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a in Verbindung mit Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), von denen § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a zuletzt durch Artikel ... des Gesetzes vom ... (BGBl. I S....) und § 26 Abs. 4 durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

§ 1

Anwendungsbereich

Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für das transeuropäische konventionelle Eisenbahnsystem im Sinne des Anhanges I Nr. 1 der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahn-

²Diese Verordnung dient der teilweisen Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl.

systems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), das die dort festgelegten Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Bundesrepublik Deutschland mit der dazugehörigen Infrastruktur und die auf diesen Strecken verkehrenden Fahrzeuge umfasst.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten

1. „Teilsysteme“ die in Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2001/16/EG aufgeführten Teilsysteme, unterschieden in strukturelle und funktionelle Bereiche,
2. „technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2001/16/EG, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2001/16/EG gelten und die die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gewährleisten, und nach Artikel 6 Abs. 1 Satz 3 der Richtlinie 2001/16/EG im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht sind,
3. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen sowie Computerprogramme und andere immaterielle Produkte, die in einem Teilsystem verwendet sind oder verwendet werden sollen, soweit diese in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität als solche festgelegt sind,
4. „Umrüstung“ Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verändert wird,
5. „benannte Stellen“ Stellen im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2001/16/EG, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchtauglichkeit der Interoperabilität zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen,
6. „Überführungsfahrten“ Fahrten aus betrieblichen Gründen ohne Beförderung von Fahrgästen oder Gütern,
7. „Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung neuer technischer oder betrieblicher Parameter.

§ 3

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Technische Spezifikationen) sind nach Maßgabe dieser Verordnung anzuwenden.

§ 4

Inbetriebnahmegenehmigung von strukturellen Teilsystemen

- (1) Die erstmalige Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems im Sinne des Anhanges II Nr. 1 Buchstabe a der Richtlinie 2001/16/EG bedarf einer Genehmigung (Inbetriebnahmegenehmigung). Dies gilt auch, soweit das Vorhaben zuvor Gegenstand eines Planfeststellungs- oder Plan-genehmigungsverfahrens war.
- (2) Die Inbetriebnahmegenehmigung kann schriftlich beantragt werden von
 1. Eisenbahnen gemäß § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
 2. Haltern von Eisenbahnfahrzeugen oder
 3. Herstellern.
- (3) Sofern Technische Spezifikationen nach Maßgabe des § 3 anwendbar sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen bei Nachweis:
 1. einer EG-Prüferklärung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2001/16/EG, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG durchgeführt und darüber eine Konformitätsbescheinigung ausgestellt hat,
 2. der Einhaltung der sonstigen zu beachtenden Rechtsvorschriften, soweit sie die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Gesundheit, den Umweltschutz und die technische Kompatibilität der Infrastruktur oder von Fahrzeugen regeln, und
 3. der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.

Die Genehmigungsbehörde kann, soweit ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den erforderlichen Unterlagen vorliegt, das aber den für die Aufrechterhaltung von der für die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Ge-

sundheit, den Umweltschutz und die Technische Kompatibilität erforderlichen Anforderungen nicht in vollem Umfang genügt, auch unter Abweichung von einer nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 erteilten Konformitätsbescheinigung anordnen, dass der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser Prüfungen vorzulegen hat. Unter den Voraussetzungen des Satzes 2 kann die Genehmigungsbehörde die dort vorgesehenen Prüfungen auch selber durchführen.

- (4) Sofern für ein strukturelles Teilsystem keine Technischen Spezifikationen vorliegen, trifft die Genehmigungsbehörde die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage der jeweils anwendbaren Rechtsvorschriften, soweit diese die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Gesundheit, den Umweltschutz und die technische Kompatibilität der Infrastruktur oder von Fahrzeugen regeln und prüft die Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.
- (5) Fahrzeuge mit Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen keiner Abnahme nach § 32 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
- (6) Probe- und Überführungsfahrten von Fahrzeugen, für die keine Inbetriebnahmegenehmigung vorliegt, können mit besonderer Genehmigung durchgeführt werden. Die Genehmigung nach Satz 1 ist zu erteilen, wenn die Aufrechterhaltung der für die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Gesundheit, den Umweltschutz und die Technische Kompatibilität erforderlichen Anforderungen und die Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gewährleistet ist.

§ 5

Ausnahmen

- (1) Abweichend von § 4 Abs. 3 kann die Inbetriebnahmegenehmigung auch erteilt werden,
 1. für strukturelle Teilsysteme, wenn eine Ausnahme von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen nach Absatz 2 zugelassen ist und
 - a) der Nachweis der Erfüllung der Spezifikationen nach Absatz 3 Satz 2 zweiter Halbsatz erbracht ist,
 - b) der Nachweis der Erfüllung der übrigen anwendbaren Technischen Spezifikationen erbracht ist und

- c) die Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 erfüllt sind, oder
2. für Fahrzeuge in begründeten Fällen, wenn die Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und auch die sonstigen Rechtsvorschriften für die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Gesundheit, den Umweltschutz und die technische Kompatibilität erfüllt sind und die Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem festgestellt werden kann.

Die Genehmigung nach Satz 1 Nr. 1 darf erst erteilt werden, soweit das nach Artikel 7 Unterabs. 2 in Verbindung mit Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG erforderliche Verfahren abgeschlossen ist.

- (2) Ausnahmen von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen können von der Genehmigungsbehörde zugelassen werden:
 1. bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Umrüstung einer bestehenden Strecke oder von Fahrzeugen betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Technischer Spezifikationen in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind,
 2. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke oder von Fahrzeugen, soweit die Anwendung der Technischen Spezifikationen die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens oder den Zusammenhang des Eisenbahnsystems in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt,
 3. soweit nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe bei teilweiser oder vollständiger Anwendung der entsprechenden Technischen Spezifikationen eine rasche Wiederherstellung des Netzes wirtschaftlich oder technisch nicht möglich ist oder
 4. bei Wagen, die auch in Drittländern verkehren sollen und deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Gemeinschaft unterscheidet.
- (3) Über den Antrag nach Absatz 1 entscheidet die Genehmigungsbehörde. Sie kann die Entscheidung auch im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung treffen; zugleich entscheidet sie über die stattdessen anzuwendenden Spezifikationen. Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:
 1. die Bezeichnung der Technischen Spezifikationen oder Teile davon, die nicht angewendet werden sollen,
 2. die Spezifikationen, die stattdessen angewendet werden sollen,
 3. die Darstellung des Entwicklungsstandes bei einem Vorhaben nach Absatz 2 Nr. 1,

4. die Begründung der beantragten Ausnahme anhand technischer und wirtschaftlicher Kriterien.

§ 6

Besitzwechsel

Der Inhaber einer Inbetriebnahmegenehmigung ist verpflichtet für den Fall, dass er den Gegenstand der Genehmigung abgibt oder zeitweilig überlässt, dem neuen Halter oder Eigentümer des Nutzungsgegenstandes die Genehmigung auszuhändigen. Dieser ist verpflichtet, unter Angabe seines Namens und seiner Anschrift dem bisherigen Besitzer den Empfang der Genehmigung schriftlich zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Genehmigungsbehörde zu übersenden. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für alle weiteren Besitzwechsel.

§ 7

Pflichten der Eisenbahnen und der Halter von Eisenbahnfahrzeugen

Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben beim Betrieb von Teilsystemen sicherzustellen, dass

1. die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben,
2. das von ihnen betriebene Teilsystem, soweit es nicht unter die Nummer 1 fällt, die sonstigen Vorschriften, die die Betriebssicherheit, die Betriebsbereitschaft, den Schutz der Gesundheit, den Umweltschutz und die technische Kompatibilität der Infrastruktur und von Fahrzeugen regeln, erfüllt,
3. je nach Geschäftsbereich ein Infrastrukturregister oder Fahrzeugregister nach Maßgabe der anwendbaren Technischen Spezifikationen erstellt und jährlich aktualisiert, auf ihrer Homepage im Internet veröffentlicht, die Adresse der Homepage im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger³ bekannt gemacht und diese Register nach ihrer Erstellung und nach jeder Aktualisierung der Genehmigungsbehörde in elektronischer Form übermittelt werden.

³ Amtlicher Hinweis: www.ebundesanzeiger.de

§ 8

Umrüstung von strukturellen Teilsystemen

- (1) Jede wesentliche Umrüstung eines strukturellen Teilsystems ist der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Beschreibung der Maßnahme beizufügen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.
- (2) Innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige hat die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung von für das betroffene strukturelle Teilsystem anwendbaren Technischen Spezifikationen anzuordnen, dass eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, soweit
 1. durch die geplanten Maßnahmen die Gefahr einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs besteht,
 2. die anzuwendenden Technischen Spezifikationen dies vorsehen oder
 3. bei Fahrzeugen, wenn eine Maßnahme nach dem Kriterienkatalog der Anlage durchgeführt wird.
- (3) Die Anzeige gilt im Falle einer Anordnung nach Absatz 2 als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung.
- (4) Im Falle einer Anordnung nach Absatz 2 beschränkt sich die Prüfung auf den von der Umrüstung betroffenen Teil der Eisenbahninfrastruktur oder des Eisenbahnfahrzeuges einschließlich der Schnittstellen.

§ 9

Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten

- (1) Eine Interoperabilitätskomponente darf nur in Verkehr gebracht werden, wenn der Hersteller, sein in der Europäischen Union ansässiger Bevollmächtigter oder der Einführer eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchtauglichkeitserklärung nach Artikel 13 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang IV Nr. 3 der Richtlinie 2001/16/EG ausgestellt hat, nachdem nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen eine benannte Stelle oder ein Hersteller ein Bewertungsverfahren nach Anhang IV Nr. 2 der Richtlinie 2001/16/EG durchgeführt und darüber eine Prüfbescheinigung erteilt hat, und die Konformität und Gebrauchtauglichkeit im Sinne des Artikels 10 Abs. 2 der Richtlinie 2001/16/EG tatsächlich besteht.
- (2) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben sicherzustellen, dass die Interoperabilitätskomponenten in ihrem Einsatzgebiet ordnungsgemäß installiert und instand gehalten sowie bestimmungsgemäß verwendet werden.
- (3) Eine Interoperabilitätskomponente darf auch bei Vorliegen der Voraussetzung der Absätze 1 und 2 nicht in Verkehr gebracht oder betrieben werden, wenn nicht sichergestellt ist, dass die Anforderungen an die Gewährleistung der Betriebssicherheit, der Betriebsbereitschaft, des Schutzes der Gesundheit, des Umweltschutzes und der Technischen Kompatibilität erfüllt sind.
- (4) Absatz 1 gilt entsprechend für zusammengesetzte Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Artikels 13 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2001/16/EG und für die Herstellung zum Eigengebrauch.

§ 10

Benannte Stelle

- (1) Die Benannte Stelle nach § 5 Abs. 1d des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat
 1. bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchtauglichkeit nach Artikel 13 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang IV Nr. 2 der Richtlinie 2001/16/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen zu bewerten und eine Prüfbescheinigung auszustellen,

2. bei Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen durchzuführen und eine Konformitätsbescheinigung nach Anhang VI Nr. 3 der Richtlinie 2001/16/EG auszustellen und die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang VI Nr. 4 der Richtlinie 2001/16/EG zu erstellen und der Konformitätsbescheinigung beizufügen.

Die Benannte Stelle entscheidet jeweils durch Verwaltungsakt.

- (2) Dem Antrag beizufügen sind die für die Prüfung notwendigen Unterlagen. Soweit es für die Entscheidung des Antrags notwendig ist, kann die Benannte Stelle weitere Unterlagen anfordern.
- (3) Die Benannte Stelle veröffentlicht die nach Anhang VI Nr. 7 der Richtlinie 2001/16/EG vorgesehenen Angaben regelmäßig auf ihrer Homepage im Internet. Personen- oder betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 11

Mitwirkungspflichten

- (1) Stellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

1. Eisenbahnen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen mit Sitz im Inland oder
2. Hersteller von Interoperabilitätskomponenten oder von strukturellen Teilsystemen mit Sitz im Inland

fest, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 20 Abs. 4 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2001/16/EG nicht entspricht oder die mit der Benennung verbundenen Pflichten nicht erfüllt, so ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen darüber zu unterrichten.

- (2) Die Eisenbahnen, Halter von Fahrzeugen oder Hersteller im Sinne des Artikels 18 Abs. 1 der Richtlinie 2001/16/EG haben die Einhaltung der Pflichten nach Anhang VI Nr. 6 der Richtlinie 2001/16/EG sicherzustellen.

§ 12

Schriftverkehr mit europäischen Stellen

Der sich auf Grund der Richtlinie 2001/16/EG ergebende Schriftverkehr der Genehmigungs- und der Aufsichtsbehörde mit europäischen Stellen ist über das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu leiten.

§ 13

Inkrafttreten

Die Verordnung tritt am in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Kriterienkatalog

zur Notwendigkeit einer erneuten Inbetriebnahmegenehmigung
nach Änderungen an Eisenbahnfahrzeugen

Folgende Fälle erfordern eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung:

**1. Änderungen der Fahrzeugparameter außerhalb des vereinfachten Verfahrens (λ)
gemäß UIC-Merkblatt 518 (Stand: UIC 518 2003-01; UIC 518-1 2004-05; UIC 518-2 2004-06)⁴**

- 1.1 bei Ein-/Umbau von „neuen“ Technologien,**
z. B. neuartige Federelemente, Kopplungen, aktive Fahrwerk-/Wagenkastensteuerungen, etc.
- 1.2 bei Überschreitung der grundsätzlichen Bedingungen für die Anwendung des vereinfachten Messverfahrens :**
 - A. Statische Radsatzlast (bei einfacher Beladung)
 - 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen, Güterwagen 2 $Q_0 \leq 200$ kN
 - 2. Spezialfahrzeuge 2 $Q_0 \leq 225$ kN
 - B. Zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit v_{zul}
 - 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen $v_{zul} \leq 160$ km/h
 - 2. Triebwagen mit Drehgestellmasse $m^+ > 10$ t $v_{zul} \leq 160$ km/h
 - 3. Triebwagen, Reisezugwagen $v_{zul} \leq 200$ km/h
 - 4. Güterwagen, Spezialfahrzeuge $v_{zul} \leq 120$ km/h
 - C. Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag uf_{zul}
 - 1. Lokomotiven, Triebköpfe $uf_{zul} \leq 150$ mm
 - 2. Güterwagen, Spezialfahrzeuge $uf_{zul} \leq 130$ mm
 - 3. Triebwagen mit besonderen Merkmalen $uf_{zul} \leq 165$ mm
(z. B. tiefer Schwerpunkt, niedrige Radsatzkräfte)
- 1.3 bei um weniger als 10 % von den sicherheitsrelevanten Grenzwerten abweichenden Auswertungsergebnissen, ausgedrückt durch einen Sicherheitsfaktor $\lambda < 1,1$**
- 1.4 bei Überschreitung der in**
 - **UIC-Merkblatt 518 – Anlage B „Fahrtechnische Prüfung und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – Fahrsicherheit Fahrwegbeanspruchung und Fahrverhalten“ oder**

⁴ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Union Internationale de Chemins de Fer, Paris

- in CEN TC 256 – prEN 14363 „Bahnanwendungen – Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von Schienenfahrzeugen – Prüfung des Fahrverhaltens und stationäre Versuche“ (Stand: 2002-11)⁵ in Tab. 3

festgelegten Toleranzen für Änderungen der Betriebs-, Fahrzeug- und Fahrwerkparameter.

Die für die neue Inbetriebnahme erforderlichen Nachweise sind im jeweiligen Einzelfall, ggf. in Abstimmung mit Gutachtern, anhand der gültigen technischen Regelwerke festzulegen. Für das Gebiet der Fahr-sicherheit sind hier das UIC-Merkblatt 518 bzw. CEN TC 256 – prEN 14363 heranzuziehen.

2. Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit v_{\max} um mehr als 10 %, mindestens aber 10 km/h

Bei Güterwagen reicht bis $v_{\max} = 120$ km/h ein Nachweis der Fahrsicherheit; darüber hinaus sind gegenüber der Genehmigungsbehörde zusätzlich weitere Nachweise zu führen (z.B. Nachweise für Bremsstechnik, Wechselfestigkeit (Dauerfestigkeit), Radsätze, Radsatzlager, Laufwerke, Tragverband Wagenkasten, Auswirkungen auf Tankbeanspruchungen bei Kesselwagen). Können diese Nachweise nicht geführt werden, ist stets eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.

3. Veränderung des Fahrzeuggesamtgewichtes um mehr als 20 % (Ermittlung der Lasten nach DIN 25008 (Stand: 2001-09)⁶)

Bei Erhöhung und Verringerung des Fahrzeuggesamtgewichtes sind die sich hierdurch ergebenden Nachweisführungen gegenüber der Genehmigungsbehörde erforderlich (z.B. Nachweis der Fahrsicherheit, Festigkeitsnachweise, bremstechnische Nachweise, Auswirkungen auf Tankbeanspruchungen bei Kesselwagen). Können diese Nachweise nicht geführt werden, ist stets eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.

4. Erhöhung der Radsatzlast (RSL) um mehr als 15 kN (1,5 t).

Bei einer Erhöhung der Radsatzlasten sind durch Betreiber bzw. Hersteller grundsätzlich die hierfür erforderlichen Nachweise zu führen (z.B. Dauerfestigkeitsnachweise für Radsatzwelle und Radscheiben, Dauerfestigkeitsnachweise Fahrwerke und Tragverbände, bremstechnische Nachweise, Nachweis der Fahrsicherheit, Auswirkungen auf Tankbeanspruchungen bei Kesselwagen).

Können diese Nachweise nicht geführt werden, ist stets eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.

5. Änderungen der Konzepte für:

5.1 Notausstieg und Rettung

Unter einen erneuten Genehmigungsvorbehalt der Genehmigungsbehörde fallen grundsätzliche Veränderungen der Flucht- bzw. Rettungsmöglichkeiten gegenüber der ursprünglich genehmigten Rettungsalternativen der Bauart (z.B. Lage und Anzahl von Notausstiegsfenstern und -türen).

Eine Veränderung der Bauart einzelner Komponenten (Notausstiegsfenster, -türen) ist nicht als Konzeptänderung zu betrachten.

5.2 Brandschutz

Grundsätzliches Abweichen von dem auf der Grundlage der DIN 5510 (Stand: DIN 5510-1 1988-10; DIN 5510-2 2003-09; DIN 5510-4 1988-10; DIN 5510-5 1988-10; DIN 5510-6 1988-10)⁷

⁵ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln

⁶ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.

⁷ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.

bzw. prEN 45545 (Stand: pr EN 45545 -1 1998-11; pr EN 45545-3 1998-11; pr EN 45545-4 2003-06; pr EN 45545-6 2004-06; pr EN 45545-6 2003-07)⁸ zugelassenen Brandschutzkonzept, insbesondere bzgl. der hiernach für die Bauart verwendeten Materialien (z.B. alternativ Einsatz von automatischen Brandmelde- u. Feuerlöschanlagen (Sprinkleranlagen) und sonstigen Brandbekämpfungssystemen).

5.3 Arbeitsschutz und Umweltschutz

1. Verlassen der Anforderungen nach den anerkannten Regeln der Technik für den Arbeitsschutz (z.B. Führerstand und Frontscheibe, Verwendung von Gefahrstoffen, Lösungen außerhalb der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) wie Immissionen (Lärm, Schwingungen, Strahlen etc.)).
2. Veränderungen der umweltrelevanten Parameter der ursprünglich zugelassenen Bauart (z.B. hinsichtlich Emissionen, boden- und wassergefährdender Stoffe).

5.4 Fahrzeugleittechnik einschließlich der entsprechenden Software

Wesentliche Änderungen bzw. Erneuerungen an sicherheitsrelevanten Software-Teilen erfordern im Sinne eines umfassenden Umbaus eine neue Inbetriebnahmegenehmigung. Hierfür ist der Genehmigungsbehörde eine ausführliche Dokumentation vorzulegen.

Die Einstufung in der Softwaresicherheits-Anforderungsstufe (SSAS) bedarf immer einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung.

Nur eine Mitteilung an die Genehmigungsbehörde ohne neue Inbetriebnahmegenehmigung erfolgt bei lokalen modulspezifischen Softwareänderungen (z.B. kompletter Ersatz einer Türsteuerungssoftware). Dabei sind neben dem Abschlussgutachten auch eine Beschreibung der Änderungen und eine Erklärung abzugeben, dass die Vorgaben eingehalten wurden und die Software die Sicherheit des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt.

Von den oben genannten sicherheitsrelevanten Funktionen mit den Vorgaben zur Bewertung in der SSAS kann abgewichen werden, wenn gem. DIN EN 50128 (Stand: 2001-11)⁹ ein von der Genehmigungsbehörde anerkannter Gutachter die Zweckmäßigkeit einer Herabstufung der SSAS bestätigt. Bei Unstimmigkeiten kann die Genehmigungsbehörde herangezogen werden.

⁸ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.

⁹ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Mit der vorliegenden Verordnung werden die Vorschriften der **Richtlinie 2001/16/EG** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems teilweise in nationales Recht umgesetzt. Die Vorgaben aus der zu dieser Richtlinie 2001/16/EG in Kraft getretenen Änderungsrichtlinie 2004/50/EG sind in dieser Verordnung noch nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsfrist für diese Änderungsrichtlinie läuft am 30. April 2006 ab.

Der Anwendungsbereich der Verordnung bezieht sich auf die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Für das davon abzugrenzende transeuropäische Hochgeschwindigkeitssystem gilt die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 20. Mai 1999, mit der die **Richtlinie 96/48/EG** des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems umgesetzt worden ist.

Unter Interoperabilität versteht man die Eigenschaften von Infrastruktur und Fahrzeugen verschiedener (nationaler) Eisenbahnsysteme, die einen Betrieb der Fahrzeuge eines nationalen Systems auf bestimmten Strecken eines anderen nationalen Systems erlauben. Auf dem europäischen Eisenbahnnetz innerhalb der Europäischen Union und darüber hinaus ist die Interoperabilität von Reisezug- und Güterwagen bereits europaweit gegeben, sofern sie die entsprechenden Übereinkommen der UIC (Union internationale des chemins de fer = Internationaler Eisenbahnverband) erfüllen und für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zugelassen sind.

Wie bereits in der Richtlinie 96/48/EG ist auch in der Richtlinie 2001/16/EG ein wesentliches Element, dass die notwendigen Prüfverfahren für Teilsysteme (z. Bsp. Waggons) und Interoperabilitätskomponenten (z. Bsp. Gleisschwellen) auf Grundlage der nach Art. 5 der Richtlinie 2001/16/EG anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) von so genannten benannten Stellen durchgeführt werden. Das ermöglicht die Straffung bislang umfangreicher Zulas-

sungsverfahren, die für international einzusetzendes Eisenbahnmaterial einzeln in den betreffenden Mitgliedstaaten zu durchlaufen sind. Künftig genehmigt jeder Mitgliedstaat nur noch die Inbetriebnahme und stützt sich dabei auf die jeweils europaweit nur einmal durchzuführenden und in allen Staaten der Europäischen Gemeinschaft anzuerkennenden Zertifizierungen der benannten Stellen ab. In der Bundesrepublik Deutschland werden die Aufgaben der benannten Stellen als hoheitlich angesehen, für deren Wahrnehmung eine **Benannte Stelle** beim Eisenbahn-Bundesamt durch Organisationserlass eingerichtet wird, die fachlich vom Eisenbahn-Bundesamt unabhängig ist.

Im Vergleich mit der Richtlinie 96/48/EG enthält die Richtlinie 2001/16/EG vor allem zusätzliche Regelungen zur erneuten Inbetriebnahme von umgerüsteten Teilsystemen sowie eine Verpflichtung zur Aufstellung und Veröffentlichung von Infrastruktur- und Fahrzeugregistern.

Die Verordnung beinhaltet auch Regelungen zur Inbetriebnahme von Infrastruktur oder Fahrzeugen oder Teilen davon, für die noch keine TSI vorliegen.

Sobald TSI vorliegen, werden diese jeweils mit einer eigenen Anlage zu der Verordnung in der Bundesrepublik Deutschland für anwendbar erklärt. In den jeweiligen Anlagen werden Angaben zu Vorrangregelungen in Bezug auf die derzeitigen nationalen Rechtsvorschriften enthalten sein. Außerhalb des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind die nationalen Rechtsvorschriften uneingeschränkt anzuwenden.

Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind §§ 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, 26 Abs. 4 Nr. 1 sowie der durch das Vierte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften eingefügte § 26 Abs. 1 Nr. 1 letzter Halbsatz des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Mit Vollzugsaufwand

Es entsteht kein nennenswerter Mehraufwand, da mit der Verordnung die bisher national geltenden Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnmaterial schrittweise durch EU-Regelungen ersetzt werden.

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Kosten nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen der Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Sonstige Kosten

Kosten durch die Anpassung an neue technische Regelungen sind nicht zu erwarten, da Bestandschutz vorhandener Einrichtungen und Fahrzeuge gewährleistet ist, soweit die Verordnung nichts anderes bestimmt.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Diese Vorschrift umschreibt den Anwendungsbereich dieser Verordnung.

Zu § 2

Die Begriffsbestimmungen entsprechen, soweit nicht nachfolgend etwas anderes oder ergänzendes bestimmt ist, denen des Artikels 2 der Richtlinie 2001/16/EG.

KonVEIV	Richtlinie 2001/16/EG
§ 2 Nr. 1 KonVEIV	Art. 2 c) in Verbindung mit Anhang II
§ 2 Nr. 2 KonVEIV	Art. 2 g)
§ 2 Nr. 3 KonVEIV	Art. 2 d) Erläuterungen der Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Anforderungen, die an diese gestellt werden. Die Bewertungsverfahren zur Prüfung ihrer Konformität und Gebrauchstauglichkeit werden in der jeweils einschlägigen TSI geregelt. Unter „immaterielle Produkte“ im Sinne dieser Vorschrift ist zum Beispiel die Software für rechnergesteuerte System wie das europäische Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem ETCS („European Train Control System“) zu verstehen.
§ 2 Nr. 4 KonVEIV	Umrüstung im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG erfordert eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung. In welchen Fällen eine Inbetriebnahmegenehmigung nach der Verordnung erforderlich ist, ergibt sich aus § 8 KonVEIV.
§ 2 Nr. 5 KonVEIV	Art. 2 i)
§ 2 Nr. 6 KonVEIV	Erklärung des Begriffs „Überführungsfahrten“
§ 2 Nr. 7 KonVEIV	Erklärung des Begriffs „Probefahrten“

Zu § 3

Die TSI, in denen die materiellen Regelungen für die einzelnen Teilsysteme bestimmt sind, werden erst nach Inkrafttreten der Richtlinie 2001/16/EG und Zeit versetzt in mehreren Prioritätsstufen im Auftrag der Europäischen Kommission erarbeitet, mit den Mitgliedstaaten abgestimmt und verkündet. Nach Inkrafttreten der TSI müssen die Mitgliedstaaten die TSI im nationalen Recht für anwendbar erklären. Hierzu soll die Verordnung um Anlagen ergänzt werden, die jeweils Verweise auf die Fundstellen dieser Dokumente sowie Angaben zu Vorrangregelungen bezüglich des bestehenden nationalen Regelwerks enthalten, insbesondere der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn-Signalordnung (ESO). Diese gelten bis zum Inkrafttreten der TSI uneingeschränkt und anschließend, soweit die TSI keine Regelungen beinhalten, diese jedoch zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III der RL 2001/16/EG notwendig sind, neben den TSI weiter.

Zu § 4

Absatz 1 beschreibt das Genehmigungserfordernis für strukturelle Teilsysteme. Nach Anhang II der Richtlinie 2001/16/EG sind strukturelle Teilsysteme

- Infrastruktur,
- Energie,
- Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung sowie
- Fahrzeuge,

für die vor der jeweiligen Inbetriebnahme eine entsprechende Genehmigung bei der nach § 5 AEG zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen ist. Teilsysteme, die aufgrund anderer Rechtsgrundlagen bereits in Betrieb genommen wurden, bedürfen keiner erneuten Inbetriebnahmegenehmigung nach dieser Verordnung, soweit § 8 der Verordnung nichts anderes bestimmt. Eine Inbetriebnahmegenehmigung ist grundsätzlich unbefristet. Darüber hinaus wird in Satz 2 klargestellt, dass die Planfeststellungsbehörde nicht über eine Inbetriebnahmegenehmigung für eine Infrastrukturmaßnahme nach dieser Verordnung entscheidet. Die formelle Konzentrationswirkung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung bezieht sich ausschließlich auf Sachverhalte, die für die umfassende und abschließende Entscheidung über den zulässigen Bau oder die Änderung einer baulichen Anlage

(=Betriebsanlage) erforderlich sind, soweit sie zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens bekannt sind, nicht jedoch für den Betrieb der Betriebsanlage. Daraus folgt, dass eine Genehmigung zur Inbetriebnahme eines strukturellen, der Infrastruktur zuzuordnenden Teilsystems nach der Richtlinie 2001/16/EG zusätzlich zu der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung erforderlich ist.

In Absatz 2 ist die Antragsbefugnis für die Inbetriebnahmegenehmigung festgelegt. Dabei werden auch die Hersteller berücksichtigt, um sie in die Lage zu versetzen, ein Teilsystem einschließlich Inbetriebnahmegenehmigung einer Eisenbahn (gemäß § 2 Abs. 1 AEG) oder einem Halter von Eisenbahnfahrzeugen anbieten zu können. Dies setzt jedoch voraus, dass der Hersteller alle für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Nachweise – z. B. auch die in den anerkannten Regeln der Technik festgelegte erfolgreiche Durchführung von Betriebsversuchen – erbringt.

Sofern für ein Teilsystem TSI nach Maßgabe des § 3 vorliegen, ist das Verfahren zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Absatz 3 durchzuführen. Dazu müssen die Antragsteller die gemäß Nummer 1 erforderlichen EG-Prüferklärungen für Teilsysteme vorlegen. Die TSI und auch die darin referenzierten europäischen Spezifikationen sowie die sonstigen europäischen Spezifikationen, die mit Verweis auf die Richtlinie 2001/16/EG bzw. auf die einschlägige TSI im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden, werden nicht von Anfang an alle Anforderungen beinhalten, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III der Richtlinie 2001/16/EG einzuhalten sind. Es verbleiben demnach nationale Regelungen, welche gemäß Nummer 2 der Prüfständigkeit der Genehmigungsbehörde unterfallen. Im Rahmen der Kohärenzprüfung nach Nummer 3 prüft die Genehmigungsbehörde insbesondere die Schnittstellen des Teilsystems mit den Teilsystemen, in die sich das Teilsystem einfügt, für welches die Inbetriebnahmegenehmigung beantragt wird.

In Absatz 3 Satz 2 ist das in Art. 19 der Richtlinie 2001/16/EG geregelte Verfahren festgelegt, falls die Genehmigungsbehörde im Rahmen der Prüfung zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung feststellt, dass die zusammen mit den erforderlichen Unterlagen vorgelegte EG-Prüferklärung ergänzende Prüfungen notwendig macht. Sofern die Genehmigungsbehörde ergänzende Prüfungen verlangt, ist dies der Europäischen Kommission mitzuteilen.

Bis zum Inkrafttreten der jeweils für die Inbetriebnahmegenehmigung eines strukturellen Teilsystems anzuwendenden TSI ist Absatz 4 einschlägig. Danach richten sich Anforderungen und Verfahren für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung nach den bislang geltenden nationalen Regelungen, in erster Linie EBO und ESO und die anwendbaren anerkannten Regeln der Technik.

Nach Absatz 5 bedürfen Fahrzeuge, für die eine Inbetriebnahmegenehmigung vorliegt, keiner Abnahme nach § 32 EBO innerhalb des dieser Verordnung unterfallenden Anwendungsbereichs. Bei der Inbetriebnahmegenehmigung wird für die durch die TSI abgedeckten Bereiche die Erfüllung der europaweit harmonisierten grundlegenden Anforderungen anhand der Zertifikate benannter Stellen überprüft. Darüber hinaus wird die Erfüllung der nationalen deutschen Anforderungen geprüft, die mangels TSI von benannten Stellen nicht zertifiziert werden können.

Die Regelung in Absatz 6 erfasst den Ausnahmefall einer Erprobungs- oder Überführungsfahrt. Die Genehmigungsbehörde prüft, ob für die betreffende Fahrt alle sicherheitlichen Voraussetzungen in Abhängigkeit von der zu befahrenden Infrastruktur erfüllt sind und erteilt dafür eine Genehmigung.

Zu § 5

Absatz 1 konkretisiert in Nummer 1 das Verfahren und die Anforderungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, die erfüllt sein müssen, wenn ein Hersteller, eine Eisenbahn oder ein Halter eines Eisenbahnfahrzeuges beabsichtigt, von der Anwendung bestimmter TSI abzusehen. Diese Vorschrift erfasst ausschließlich die Parameter in den TSI, von denen abgewichen werden soll. In diesem Fall muss der Antragsteller belegen, dass er über eine Genehmigung zur Abweichung von der Anwendung bestimmter TSI gemäß Absatz 2 verfügt. Diese darf erst erteilt werden, wenn das Verfahren des in Art. 21 genannten Ausschusses abgeschlossen ist. Dabei muss der Antragsteller nachweisen, dass die für das betreffende Teilsystem statt der anzuwendenden TSI die nach § 5 Abs. 3 Satz 2 zweiter Halbsatz einzuhaltenden Spezifikationen erfüllt sind, dass die übrigen anwendbaren TSI erfüllt sind und die Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem konventionellen trans-europäischen Eisenbahnsystem gegeben ist.

Nummer 2 setzt die in Art. 5 Abs. 6 der Richtlinie 2001/16/EG vorgesehene Ausnahmeregelung um, die es dem Mitgliedsstaat erlaubt, bei Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen – was in Zukunft eher die Ausnahme sein wird – eine Inbetriebnahmegenehmigung auch ohne Berücksichtigung der sonst anzuwendenden TSI zu erteilen. Diese Vorschrift ist aber auch Grundlage für dauerhafte Sonderregelungen, wie z. B. das „Karlsruher Modell“ mit fahrplanmäßigem Verkehr von auf Eisenbahnstrecken zugelassenen Stadtbahnfahrzeugen.

Die in Absatz 2 Nr. 1 bis 4 aufgeführten Fälle entsprechen denen der Richtlinie 2001/16/EG, in denen eine Ausnahme von der Anwendung bestimmter TSI zulässig ist und ein Verfahren nach Art. 7

Unterabs. 2 im Verbindung mit Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG einzuleiten ist. Dabei beschreibt der unter Nr. 2 aufgeführte Begriff „wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens“, der unverändert aus der Richtlinie 2001/16/EG übernommen wurde, nicht die – möglicherweise suboptimierte – betriebswirtschaftliche Situation des Vorhabensträgers, sondern die gesamtwirtschaftliche Bewertung für das System Eisenbahn. Die Richtlinie 2001/16/EG betrachtet dieses System als funktionale Einheit mit vielen einzelnen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, die aber alle der Herstellung der Interoperabilität verpflichtet sind. Insofern kann eine betriebswirtschaftliche Bewertung eines einzelnen Unternehmens nicht zur Beurteilung einer Ausnahmegenehmigung herangezogen werden.

Von den in der Richtlinie 2001/16/EG aufgeführten Ausnahmetatbeständen werden nur vier in diese Verordnung übernommen. Unberücksichtigt bleiben der Ausnahmetatbestand „b)“ der Richtlinie 2001/16/EG, weil die darin genannten Parameter in Deutschland jetzt schon den europäischen Vorgaben entsprechen und daher in Zukunft keine Ausnahmen in Betracht kommen sowie der Ausnahmetatbestand „c)“ der Richtlinie 2001/16/EG, weil dieser eine Insellage oder ein anderweitiges Abgeschnittensein vom Eisenbahnnetz der Gemeinschaft voraussetzt.

In Absatz 3 sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung festgelegt. Es ist auch der Fall berücksichtigt, dass ein Hersteller, eine Eisenbahn oder ein Halter eines Eisenbahnfahrzeuges unabhängig von der Beantragung einer Inbetriebnahmegenehmigung bereits vorab eine Entscheidung über eine Ausnahme von der Anwendung bestimmter TSI herbeiführen möchte.

Zu § 6

Bei einem Besitzerwechsel muss der neue Besitzer die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gegoltenen haben, kennen, um sie weiterhin zu erfüllen. Zu diesem Zweck ist die Aushändigungspflicht der Genehmigung festgelegt sowie die übrigen Pflichten für den neuen Besitzer.

Zu § 7

In Nummer 1 und Nummer 2 ist die Verpflichtung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen geregelt, sicherzustellen, dass die von ihnen betriebenen Teilsysteme die Anforderungen dieser Verordnung dauerhaft erfüllen. Für strukturelle Teilsysteme bedeutet dies, dass die Anforderungen, die bei einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 4 Abs. 3 oder anderer Genehmigungen nach Maßgabe dieser Verordnung zugrunde lagen, aufrecht zu erhalten sind.

In Nummer 3 wird das Gebot nach Artikel 24 der Richtlinie 2001/16/EG, Infrastrukturregister und Fahrzeugregister zu erstellen, zu veröffentlichen und jährlich zu aktualisieren, den Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen zugeschrieben, die allein – jeweils für ihren Geschäftsbereich – über die benötigten Informationen verfügen. Diese Register sind der Genehmigungsbehörde zu übermitteln, das die weitere Verteilung an die Mitgliedstaaten zu besorgen hat. Die Register sind elektronisch auf Datenträgern zu erstellen, zu pflegen und zu versenden.

Zu § 8

Absatz 1 regelt, welche Umbaumaßnahmen der Genehmigungsbehörde anzuzeigen sind. Was dabei unter einer wesentlichen Umbaumaßnahme zu verstehen ist, ist im Lichte der Richtlinie 2001/16/EG auszulegen. Die Richtlinie 2001/16/EG weist in Art. 14 Abs. 3 bei Umrüstung und Erneuerung dem Vorhabenträger die Anzeige und dem Mitgliedstaat die Prüfung zu, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Bei einer Erneuerung kommt jedoch eine neue Inbetriebnahmegenehmigung nicht in Betracht und insofern ist die Anzeige einer Erneuerung entbehrlich. Bei einer Erneuerung gemäß Definition in Art. 2 Buchstabe m der Richtlinie 2001/16/EG werden nur Teile ersetzt aber nicht geändert, andernfalls wäre das eine Umrüstung. So hebt auch die durch die Richtlinie 2004/50/EG geänderte Definition des Begriffs „Erneuerung“ noch mehr auf ein unverändertes Leistungsverhalten infolge der Arbeiten ab, während der Begriff „Umrüstung“ mit einem geänderten Leistungsverhalten verknüpft wird. Insofern wird die Sicherheit bei einer Erneuerung nicht berührt.

Die Genehmigungsbehörde prüft zunächst die gemäß Absatz 1 vorzulegenden Unterlagen dahingehend, in wie weit hierfür die TSI unter Berücksichtigung etwaiger Migrationvorschriften der einschlägigen TSI bzw. eines Migrationplanes anzuwenden sind. Falls überhaupt eine Inbetriebnahmegenehmigung gemäß § 4 Absatz 3 und ggf. eine Ausnahme nach § 5 erforderlich ist, sind auch die gemäß der/den einschlägigen TSI notwendigen EG-Verfahren durchzuführen. Sofern durch die geplante wesentliche Umrüstung die Gefahr einer Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus besteht, ist erneut eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Bei einem Fahrzeug besteht diese Gefahr immer, wenn eine Maßnahme aus dem Kriterienkatalog nach Maßgabe der Anlage zu der Verordnung durchgeführt wird. Bei Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur prüft die Genehmigungsbehörde stets im Einzelfall, ob erneut eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

Absatz 3 erlässt es den Anzeigenden für den Fall, dass die Genehmigungsbehörde eine erneute Inbetriebnahme anordnet, zusätzlich zur Anzeige der geplanten Umbaumaßnahmen nach deren Abschluss mit erneutem Schriftverkehr auch die Inbetriebnahmegenehmigung zu beantragen.

In Absatz 4 ist festgelegt, dass sich die Inbetriebnahmegenehmigung nur auf den Teil eines Teilsystems bezieht, der von dem Umbau betroffen ist, sowie auf die Schnittstellen zu dem bestehenden Teil dieses Teilsystems.

Zu § 9

Absatz 1 nennt die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr gebracht werden darf, und definiert, wer dazu berechtigt ist. Eine behördliche Zulassung für das Inverkehrbringen einer Interoperabilitätskomponente durch eine Genehmigungsbehörde ist gemäß der Richtlinie 2001/16/EG nicht vorgesehen. Anforderungen und Verfahren zur Durchführung der notwendigen Bewertungsverfahren richten sich nach der einschlägigen TSI. Die darin enthaltenen Module nach dem Beschluss 93/465/EWG geben auch vor, wer diese Bewertungsverfahren durchführen darf. Im Regelfall ist dies die benannte Stelle. Es ist jedoch auch möglich, dass der Hersteller selbst das Bewertungsverfahren durchführen darf.

Absatz 2 regelt die Verpflichtung von Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, eine in ihrem Einsatzgebiet installierte Interoperabilitätskomponente ordnungsgemäß instand zu halten und bestimmungsgemäß zu verwenden. Diese Vorschrift findet insbesondere für die Interoperabilitätskomponenten Anwendung, die in ein Teilsystem eingebaut werden, welches keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

Absatz 3 schafft einen Anknüpfungspunkt für Aufsichtsmaßnahmen, weil die Artikel 8 und Artikel 12 der Richtlinie 2001/16/EG davon ausgehen, dass selbst bei Einhaltung der TSI die grundlegenden Anforderungen beeinträchtigt sein könnten (etwa weil die TSI fehlerhaft sind).

Absatz 4 setzt die Vorschriften des Art. 13 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2001/16/EG um und regelt die Verpflichtung der Anwendung des Abs. 1 auch für Interoperabilitätskomponenten, welche zum Zwecke des Eigengebrauchs hergestellt werden.

Zu § 10

Absatz 1 konkretisiert die Aufgaben der Benannten Stelle in der Bundesrepublik Deutschland, welche die Prüfungen für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme umfasst. Die Entscheidungen der Benannten Stelle ergehen durch Verwaltungsakt, da die Benannte Stelle hoheitliche Aufgaben wahrnimmt.

Absatz 2 regelt die Verpflichtung der Antragsteller zur Vorlage der gemäß der/den einschlägigen TSI notwendigen Unterlagen.

Absatz 3 regelt die Verpflichtung der Benannten Stelle zur Veröffentlichung der Anträge auf EG-Prüfung sowie der ausgestellten und der verweigerten Konformitätsbescheinigungen unter Berücksichtigung der personen- oder betriebsbezogenen Datenschutzrechte.

Zu § 11

Absatz 1 legt die Informationsverpflichtung von Eisenbahnen, Haltern und Herstellern gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen fest, wenn sie feststellen, dass eine nicht von Deutschland benannte Stelle nicht den Anforderungen des Anhangs VII der Richtlinie 2001/16/EG entspricht und regelt das sich anschließende Verfahren.

In Absatz 2 ist die Verpflichtung von Eisenbahnen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und Herstellern geregelt, die Dokumente aus den Konformitätsbewertungsverfahren aufzubewahren.

Zu § 12

Mit dieser Vorschrift soll eine wirksame Wahrnehmung der deutschen Interessen sichergestellt werden, falls der Ausschuss nach Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG mit Angelegenheiten befasst wird, die aus dem Schriftverkehr deutscher Genehmigungsbehörden mit europäischen Stelle resultieren. In diesem Ausschuss ist die Bundesrepublik Deutschland durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vertreten. Die Vorschrift richtet sich an Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, weil sich sowohl in Zusammenhang mit Inbetriebnahmegenehmigungen als auch bei der Überwachung während des Betriebes die Notwendigkeit eines Schriftwechsels ergeben kann.

Zu § 13

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung

Zu Anlage

Der „Kriterienkatalog zur Notwendigkeit einer erneuten Inbetriebnahmegenehmigung nach Änderungen an Eisenbahnfahrzeugen“ ist abgestimmt zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt, den Eisenbahnbehörden der Länder, der DB AG und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Damit wird ein Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten im Zuge der Inbetriebnahmegenehmigungen nach Artikel 14 der Richtlinie 2001/16/EG ausgeschöpft.

Verweisungen Richtlinie 2001/16/EG

Bestimmung der Richtlinie 2001/16/EG		Umsetzung KonVEIV
Artikel 1	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 2	a) - n)	§ 2
Artikel 3	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 4	Abs. 1	§ 4 Abs. 3 und 4 § 9 Abs. 1 bis 4
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 5	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 2	§ 7 Nr. 1
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 4	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 5	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 6	§ 5 Abs. 1 Nr. 2
Artikel 6	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 4	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 5	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 6	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 7	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 8	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 9	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 7	Buchst. a)	§ 5 Abs. 2 Nr. 1
	Buchst. b)	nicht relevant
	Buchst. c)	nicht relevant
	Buchst. d)	§ 5 Abs. 2 Nr. 2
	Buchst. e)	§ 5 Abs. 2 Nr. 3
	Buchst. f)	§ 5 Abs. 2 Nr. 4
Artikel 8	Buchst. a)	§ 9 Abs. 1 § 9 Abs. 3
	Buchst. b)	§ 9 Abs. 2
		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 9		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 10	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 2	§ 9 Abs. 1
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 4	im Rahmen der nationalen Vorschriften über die Normgebung umgesetzt
	Abs. 5	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW
	Abs. 6	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 11		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich

Bestimmung der Richtlinie 2001/16/EG		Umsetzung KonVEIV
Artikel 12	Abs. 1	§ 11 Abs. 1
		§ 9 Abs. 3
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 3	§ 11 Abs. 1
		§ 9 Abs. 3
	Abs. 4	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 13	Abs. 1	§ 3
		§ 9 Abs. 1
	Abs. 2	§ 9 Abs. 1
		§ 10 Abs. 1 Nr. 1
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 4	§ 9 Abs. 4
	Abs. 5 Buchst. a)	§ 7 Nr. 1
	Abs. 5 Buchst. b)	§ 9 Abs. 1
	Abs. 2	
Artikel 14	Abs. 1	§ 4 Abs. 1
	Abs. 2	bereits umgesetzt durch § 5a AEG
	Abs. 3	§ 8 Abs. 1 bis 4 (nur bzgl. "Umrüstung")
Artikel 15		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Verbote oder Beschränkungen existieren im deutschen Recht nicht
Artikel 16	Abs. 1	§ 4 Abs. 3 Nr. 1
	Abs. 2	§ 4 Abs. 3 Nr. 1
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW
Artikel 17		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 18	Abs. 1	§ 10 Abs. 1 Nr. 2
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 19	Abs. 1	§ 4 Abs. 3 Satz 2
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Artikel 20	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW
	Abs. 4	§ 11 Abs. 1
	Abs. 5	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
Artikel 21	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
Artikel 22		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
Artikel 23	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
	Abs. 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft

Bestimmung der Richtlinie 2001/16/EG		Umsetzung KonVEIV
Artikel 24	Abs. 1	§ 7 Nr. 3
	Abs. 2	interne Umsetzung durch Organisationserlass BMVBW
Artikel 25	Abs. 1	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
	Abs. 2	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich, da Verfahrensvorschrift
Artikel 26		zitierte Entscheidungen unterfallen dem VwVfG bzw. der VwGO; einschlägige rechtliche Grundlagen für die Entscheidungen (VA) hinsichtlich Begründung und Rechtsmittel ergeben sich daher aus dem Verwaltungsverfahrensrecht
Artikel 27		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich, da Verfahrensvorschrift
Artikel 28		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
Artikel 29		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
Artikel 30		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Anhang I	Nr. 1 - 3	§ 1
Anhang II	Nr. 1 - 3	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Anhang III	Nr. 1 - 2.7.4	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich
Anhang IV	Nr. 1 - 3	§ 9 Abs. 1
Anhang V		§ 4 Abs. 3 Nr. 1
Anhang VI	Nr. 1 - 8	§ 10 Abs. 1 Nr. 2
Anhang VII	Nr. 1 - 7	keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW
Anhang VIII		keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft
Ergänzende Bestimmungen		§ 6
		§ 12
		§ 13

Verweisungen Verordnung

Verordnung KonVEIV			Richtlinie 2001/16/EG	
§ 1			Anhang I	Nr. 1 - 3.
§ 2			Artikel 2	a) - n).
§ 3			Artikel 13	Abs. 1
§ 4	Abs. 1		Artikel 14	Abs. 1
	Abs. 3	Nr. 1	Anhang V	
	Abs. 3	Satz 2	Artikel 19	Abs. 1
	Abs. 3	und 4	Artikel 4	Abs. 1
	Abs. 3	Nr. 1	Artikel 16	Abs. 1
	Abs. 3	Nr. 1	Artikel 16	Abs. 2
§ 5	Abs. 1	Nr. 2	Artikel 5	Abs. 6
	Abs. 2	Nr. 1	Artikel 7	Buchst. a)
	Abs. 2	Nr. 2	Artikel 7	Buchst. d)
	Abs. 2	Nr. 3	Artikel 7	Buchst. e)
	Abs. 2	Nr. 4	Artikel 7	Buchst. f)
§ 6			Ergänzende Bestimmungen	
§ 7	Nr. 1		Artikel 13	Abs. 5 Buchst. a)
	Nr. 1		Artikel 5	Abs. 2
	Nr. 3		Artikel 24	Abs. 1
§ 8	Abs. 1	bis 4 (nur bzgl. "Umrüstung")	Artikel 14	Abs. 3
§ 9	Abs. 1		Artikel 8	Buchst. a)
	Abs. 1		Artikel 10	Abs. 2
	Abs. 1		Artikel 13	Abs. 1
	Abs. 1		Artikel 13	Abs. 2
	Abs. 1		Artikel 13	Abs. 5 Buchst. b)
	Abs. 1		Anhang IV	Nr. 1 - 3.
	Abs. 1	bis 4	Artikel 4	Abs. 1
	Abs. 2		Artikel 8	Buchst. b)
	Abs. 2		Artikel 13	Abs. 5 Buchst. b)
	Abs. 3		Artikel 8	Buchst. a)
	Abs. 3		Artikel 12	Abs. 1
	Abs. 3		Artikel 12	Abs. 3
	Abs. 4	0	Artikel 13	Abs. 4
§ 10	Abs. 1	Nr. 1	Artikel 13	Abs. 2
	Abs. 1	Nr. 2	Artikel 18	Abs. 1
	Abs. 1	Nr. 2	Anhang VI	Nr. 1 - 8.
§ 11	Abs. 1		Artikel 12	Abs. 1
	Abs. 1		Artikel 12	Abs. 3
	Abs. 1		Artikel 20	Abs. 4
§ 12			Ergänzende Bestimmungen	
§ 13			Ergänzende Bestimmungen	
bereits umgesetzt durch § 5a AEG			Artikel 14	Abs. 2
im Rahmen der nationalen Vorschriften über die Normgebung umgesetzt			Artikel 10	Abs. 4
interne Umsetzung durch Organisationserlass BMVBW			Artikel 24	Abs. 2

Verordnung KonVEIV	Richtlinie 2001/16/EG	
keine Umsetzungsvorschrift erforderlich	Artikel 1	Abs. 1
	Artikel 1	Abs. 2
	Artikel 3	Abs. 1
	Artikel 3	Abs. 2
	Artikel 4	Abs. 2
	Artikel 5	Abs. 1
	Artikel 5	Abs. 3
	Artikel 5	Abs. 4
	Artikel 5	Abs. 5
	Artikel 6	Abs. 1
	Artikel 6	Abs. 2
	Artikel 6	Abs. 3
	Artikel 6	Abs. 4
	Artikel 6	Abs. 5
	Artikel 6	Abs. 6
	Artikel 6	Abs. 7
	Artikel 6	Abs. 8
	Artikel 6	Abs. 9
	Artikel 9	
	Artikel 10	Abs. 1
	Artikel 10	Abs. 3
	Artikel 10	Abs. 6
	Artikel 11	
	Artikel 12	Abs. 2
	Artikel 12	Abs. 4
	Artikel 13	Abs. 3
	Artikel 17	
	Artikel 18	Abs. 2
	Artikel 18	Abs. 3
	Artikel 19	Abs. 2
	Artikel 30	
	Anhang II	Nr. 1 - 3
	Anhang III	Nr. 1 - 2.7.4
keine Umsetzungsvorschrift erforderlich, da Verfahrensvorschrift	Artikel 25	Abs. 2
keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; bindet die Gemeinschaft	Artikel 27	
	Artikel 20	Abs. 5
	Artikel 21	Abs. 1
	Artikel 21	Abs. 2
	Artikel 21	Abs. 3
	Artikel 22	
	Artikel 23	Abs. 1
	Artikel 23	Abs. 2
	Artikel 23	Abs. 3
	Artikel 25	Abs. 1
	Artikel 28	
	Artikel 29	
	Anhang VIII	Nr. 1 - 7.

Verordnung KonVEIV	Richtlinie 2001/16/EG	
keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Erledigung durch BMVBW	Artikel 10	Abs. 5
	Artikel 16	Abs. 3
	Artikel 20	Abs. 1
	Artikel 20	Abs. 2
	Artikel 20	Abs. 3
	Anhang VII	Nr. 1 - 7.
keine Umsetzungsvorschrift erforderlich; Verbote oder Beschränkungen existieren im deutschen Recht nicht	Artikel 15	
nicht relevant	Artikel 7	Buchst. b)
	Artikel 7	Buchst. c)
zitierte Entscheidungen unterfallen dem VwVfG bzw. der VwGO; einschlägige rechtliche Grundlagen für die Entscheidungen (VA) hinsichtlich Begründung und Rechtsmittel ergeben sich daher aus dem Verwaltungsverfahrenrecht	Artikel 26	