

30.03.07

Vk - AS - Fz - In - K

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Zweite Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**A. Problem und Ziel**

Die Vorschriften der „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)“ sowie die Vorschriften der „Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ werden in nationales Recht umgesetzt, soweit dies nicht bereits auf Gesetzesebene erfolgt ist.

¹ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) sowie der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vom 23. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 19. März 2001 (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), beide zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 114, Nr. L 220 S. 40).

B. Lösung

Erlass einer Mantelverordnung mit:

- einer Verordnung über die Interoperabilität des Transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV)
- einer Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV)
- einer Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUUV)
- Änderungen
 - der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV),
 - der Eisenbahnbetriebsleiterprüfungsverordnung (EBPV)
 - der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) sowie
 - der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

Die bislang bestehenden Regelungen der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KonVEIV) und der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (EIV) werden durch die vorliegende Verordnung zusammengeführt. Sie lehnt sich so weit wie möglich an die bisherige Rechtslage der KonVEIV an und enthält darüber hinaus ergänzende Regelungen zur

- Zulassung von Fahrzeugbaureihen (Bauartzulassung) und der hierauf aufbauenden vereinfachten Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart,
- vereinfachten Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung
- Inbetriebnahmegenehmigung bei umfangreichen Umrüstungen und Erneuerungen.

Die Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit betreffen insbesondere

- das Verfahren zur Notifizierung von Sicherheitsvorschriften,
- die Vorlage eines Sicherheitsberichtes durch Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen,
- das Untersuchungsverfahren durch die Unfalluntersuchungsbehörden des Bundes.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

keine

2. Vollzugaufwand:

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entsteht ein erhöhter Aufwand, da nunmehr eine Inbetriebnahmegenehmigung bei umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen auch für den Bereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes erforderlich ist. Hierfür sollen kostendeckende Gebühren erhoben werden, deren Höhe zurzeit nicht abgeschätzt werden kann. Eine Verringerung des Aufwandes beim EBA ist durch die Einführung der Bauartzulassung für Fahrzeuge derselben Baureihe zu erwarten, auf deren Basis eine vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge erteilt werden kann. Beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) - als der für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständigen Behörde - führt die Pflicht zur Erstellung von Untersuchungsberichten sowie die Entscheidung über den ggf. erforderlich Erlass von Sicherheitsempfehlungen zu einem erhöhten Aufwand. Sofern der aus der Umsetzung der Verordnung resultierende erhöhte Verwaltungs- und Vollzugaufwand beim BMVBS oder EBA zu Mehrausgaben oder einem Mehrbedarf an Planstellen/Stellen führen sollte, werden diese Mehrbelastungen durch Einsparungen innerhalb des Einzelplans 12 erwirtschaftet.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Zusätzliche Kosten können bei öffentlichen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, durch die Pflicht zur Erstellung eines jährlichen Sicherheitsberichts entstehen.

Einerseits kann der Verordnungsentwurf zudem zusätzliche Kosten bei öffentlichen Eisenbahnen bewirken, da nunmehr eine Inbetriebnahmegenehmigung bei umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen auch für den Bereich des transeuropäischen Hochgeschwin-

digkeitsbahnsystems erforderlich ist. Andererseits ist eine finanzielle Entlastung durch die Einführung der Bauartzulassung für Fahrzeuge derselben Baureihe zu erwarten, auf deren Basis eine vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge erteilt werden kann. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Dagegen können kosteninduzierte Einzelpreisänderungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf Lohnnebenkosten sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Ressortabstimmung vor dem 1. Dezember 2006 eingeleitet.

Bundesrat

Drucksache 236/07

30.03.07

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Vk - AS - Fz - In - K

Zweite Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 29. März 2007

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Zweite Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Thomas de Maizière

Zweite Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Vom...

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verordnet auf Grund des

- § 26 Abs. 1 Nr. 1, 1c und 1d, jeweils 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, 1c und 1d zuletzt durch ... 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,
- § 26 Abs. 1 Nr. 3 und 5 jeweils in Verbindung mit Abs. 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396);
- § 26 Abs. 1 Nr. 9 vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe c des Gesetzes vom 13. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2919) in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) im Einerehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
- § 26 Abs. 1 Nr. 11 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. 11 zuletzt durch (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;

² Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) sowie der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vom 23. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 19. März 2001 (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), jeweils zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 114, Nr. L 220 S. 40).

- § 26 Abs. 1 Nr. 13 bis 15, jeweils in Verbindung mit Abs. 4 Nr. 1 und Abs. 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), von denen § 26 Abs. 1 Nr. 13 bis 16 durch (BGBl. I S. ..) eingefügt und § 26 Abs. 4 durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind:

Artikel 1

Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

(Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV)

Erster Teil

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für den aus der Anlage 1 ersichtlichen deutschen Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems mit den darin festgelegten Infrastrukturen und den auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeugen.
- (2) Diese Verordnung gilt nicht für
 1. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren.
 2. Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. „Interoperabilität“ die Eignung des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr;
2. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie 96/48/EG des Europäischen Parlaments vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) sowie 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), jeweils zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EU Nr. L 164 S. 114, Nr. L 220 S. 40), aufgeführten strukturellen und funktionellen Teilsysteme;

3. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, einschließlich Computerprogrammen und anderen immateriellen Produkten, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen;
4. „Grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG beschriebenen Bedingungen;
5. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten;
6. „Benannte Stellen“ Stellen im Sinne des Kapitels V der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;
7. „Umrüstung“ Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verändert wird;
8. „Erneuerung“ Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
9. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
10. „Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung neuer technischer oder betrieblicher Parameter von Fahrzeugen sowie Fahrten zur Erprobung des sicheren Betriebs von Fahrzeugen;
11. „Bevollmächtigter“ derjenige, der vom Hersteller einer Interoperabilitätskomponente in einer schriftlichen Erklärung beauftragt worden ist, bezüglich bestimmter ihm nach dieser Verordnung auferlegter Pflichten in seinem Namen zu handeln.

§ 3

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

Das transeuropäische Eisenbahnsystem, seine Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten müssen die sie betreffenden grundlegenden Anforderungen erfüllen.

§ 4

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Technische Spezifikationen) sind nach Maßgabe der **Anlage 2** anzuwenden. Die Anwendung von Technischen Spezifikationen, die unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht sind, bleibt unberührt.

Zweiter Teil**Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung****§ 5****Ausnahmen von der Anwendung von Technischen Spezifikationen**

- (1) Ausnahmen von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen können von der Sicherheitsbehörde auf schriftlichen Antrag zugelassen werden
1. bei Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder Umrüstung einer Strecke oder von Fahrzeugen betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Technischen Spezifikationen in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
 2. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer 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 Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags oder einer Naturkatastrophe bei teilweiser oder vollständiger Anwendung der entsprechenden Technischen Spezifikationen eine rasche Wiederherstellung des Netzes wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht sinnvoll ist;
 4. bei Wagen des konventionellen Teils des transeuropäischen Eisenbahnsystems, die auch in Drittländern mit einer anderen Spurweite als der Regelspurweite verkehren sollen.
- (2) Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:
1. eine Beschreibung des Vorhabens einschließlich der geplanten Umsetzungsstrategie, sowie des technischen und betrieblichen Rahmens des Vorhabens,
 2. die Bezeichnung der Technischen Spezifikationen oder der Teile davon, die nicht angewendet werden sollen,
 3. die Bezeichnung der Vorschriften, die stattdessen angewendet werden sollen und
 4. die Begründung der beantragten Ausnahme anhand technischer und wirtschaftlicher Kriterien, die das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes nach Absatz 1 nachweist.
- Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird.
- (3) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 7 Unterabsatz 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG über den Antrag.

- (3) Die Entscheidung der Sicherheitsbehörde ergeht schriftlich, nachdem das nach Artikel 7 Unterabsatz 2 in Verbindung mit Artikel 21 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG erforderliche Verfahren abgeschlossen ist. Zugleich ist über die stattdessen anzuwendenden Regelungen zu entscheiden.

§ 6

Inbetriebnahmegenehmigung von strukturellen Teilsystemen

- (1) Die erstmalige Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems bedarf einer Genehmigung (Inbetriebnahmegenehmigung), soweit in den anwendbaren Technischen Spezifikationen nicht etwas anderes bestimmt ist. Dies gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben.
- (2) Die Inbetriebnahmegenehmigung kann beantragt werden von
1. Eisenbahnen gemäß § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
 2. Haltern von Fahrzeugen oder
 3. Herstellern.

Der schriftliche Antrag und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen sind in deutscher Sprache vorzulegen.

- (3) Sofern für ein strukturelles Teilsystem Technische Spezifikationen nach Maßgabe des § 4 anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen bei Nachweis
1. einer EG-Prüferklärung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang V der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16 EG einschließlich der technischen Unterlagen, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG durchgeführt und darüber eine Konformitätsbescheinigung ausgestellt hat,
 2. der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften, deren Anwendung für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich ist,
 3. der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen Eisenbahnsystem und
 4. der Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Falle der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 statt der Technischen Spezifikationen zu beachten sind.

Die Sicherheitsbehörde kann, soweit ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den erforderlichen Unterlagen vorliegt und das trotz einer erteilten Konformitätsbescheinigung den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang genügt, 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 Sicherheitsbehörde die dort vorgesehenen Prüfungen auch selber durchführen.

- (4) Sofern für ein strukturelles Teilsystem noch keine Technischen Spezifikationen anwendbar sind, trifft die Sicherheitsbehörde die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung bei Nachweis der Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften, soweit sie die grundlegenden Anforderungen regeln, und der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen Eisenbahnsystem.
- (5) Fahrzeuge mit einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen keiner weiteren Abnahme oder sonstigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung.
- (6) Fahrzeuge, die durch die Technischen Spezifikationen nicht erfasst werden, dürfen ohne Inbetriebnahmegenehmigung verkehren, wenn sie nach anderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind.
- (7) Probefahrten bedürfen einer besonderen Genehmigung. Die Genehmigung kann von den in Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3 Genannten beantragt werden und ist von der Sicherheitsbehörde zu erteilen, wenn nachgewiesen worden ist, dass durch die Probefahrten die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nicht beeinträchtigt wird.
- (8) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.
- (9) Der Inhaber einer Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug hat bei erstmaliger Inbetriebnahme einen von der Sicherheitsbehörde zugewiesenen alphanumerischen Kennzeichnungscode am Fahrzeug nach näherer Weisung der Sicherheitsbehörde anzubringen.
- (10) Die Inbetriebnahmegenehmigung sowie die besondere Genehmigung nach Absatz 7 können mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies zur Gewährleistung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erforderlich ist.

§ 7

Vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart

- (1) Für serienweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge können
 1. Eisenbahnen,
 2. Halter von Fahrzeugen oder

3. Hersteller

bei der Sicherheitsbehörde die allgemeine Zulassung der Fahrzeugbaureihe (Bauartzulassung) beantragen.

- (2) Die Bauartzulassung wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen wäre. Die Bauartzulassung ist auf eine Geltungsdauer von höchstens fünf Jahren zu befristen. Die Bauartzulassung wird auf Antrag verlängert; Satz 1 gilt entsprechend.
- (3) Mit der Bauartzulassung wird gleichzeitig die Inbetriebnahmegenehmigung für das Musterfahrzeug erteilt.
- (4) Abweichend von § 6 Abs. 3 und 4 ist eine Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug einer zugelassenen Bauart zu erteilen bei Vorlage
 1. der Bauartzulassung und
 2. einer Erklärung des Antragstellers, dass das Fahrzeug mit der Bauartzulassung übereinstimmt.

§ 8

Vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung

- (1) Abweichend von § 6 Abs. 3 und 4 ist Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat oder der Schweiz eine Sicherheitsbescheinigung im Sinne des Artikels 10 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S.44, ABl. EU Nr. L 220 S. 16) erhalten haben und die Eisenbahnverkehrsleistungen in Deutschland erbringen wollen, für ein von ihnen betriebenes und im Ausland dafür bereits zugelassenes Fahrzeug, das hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen nicht vollständig durch Technische Spezifikationen geregelt ist, abweichend von § 6 Abs. 3 und 4 eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen bei Nachweis,
 1. dass die Inbetriebnahme des Fahrzeuges die Eisenbahnsicherheit nicht beeinträchtigt und
 2. der technischen und betrieblichen Vereinbarkeit des Fahrzeuges mit den einschlägigen Betriebsbedingungen, insbesondere mit der Energieversorgung, der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, der Spurweite, dem Lichtraum, der Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke.

- (2) Die Inbetriebnahmegenehmigung ist schriftlich zu beantragen. Neben der ausländischen Zulassung des Fahrzeugs sind die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen beizufügen. Außerdem sind Angaben erforderlich zum Verwendungszweck, zum Betrieb, zur Instandhaltung und gegebenenfalls zu den technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden.
- (3) Zur Prüfung, ob die Anforderungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 gewährleistet sind, kann die Sicherheitsbehörde Probefahrten anordnen. § 6 Abs. 7 gilt entsprechend.

§ 9

Umfangreiche Umrüstung und Erneuerung von strukturellen Teilsystemen

- (1) Eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6, die auf Antrag des Betreibers des strukturellen Teilsystems von der Sicherheitsbehörde erteilt wird.
- (2) Als umfangreich gilt eine Umrüstung oder Erneuerung im Sinne der **Anlage 3**.
- (3) Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den Betreiber des strukturellen Teilsystems mit einer Beschreibung der geplanten Arbeiten, die der Sicherheitsbehörde eine Beurteilung des Umfangs und der Art der geplanten Arbeiten erlaubt, schriftlich anzuzeigen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.
- (4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der zur Prüfung erforderlichen Unterlagen soll die Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der anwendbaren Technischen Spezifikationen durch schriftlichen Bescheid darüber entscheiden, ob eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Anzeigenden Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.
- (5) Die Anzeige gilt als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung, wenn eine solche nach Absatz 4 für notwendig erklärt wird.
- (6) Die Sicherheitsbehörde hat bei der geplanten Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems mit der Inbetriebnahmegenehmigung zugleich darüber zu entscheiden, ob und gegebenenfalls welche Ausnahmen von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen zuzulassen sind. Ausnahmen sind zuzulassen, soweit

dies verhältnismäßig ist und die Betriebssicherheit der Eisenbahnen nicht gefährdet wird. Zu entscheiden ist zudem über die statt der Technischen Spezifikationen anzuwendenden Vorschriften.

- (7) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

Dritter Teil **Interoperabilitätskomponenten**

§ 10

Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten

- (1) Interoperabilitätskomponenten dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn
1. sie den für sie einschlägigen Bestimmungen der Technischen Spezifikationen entsprechen,
 2. sie nach Maßgabe der jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen einer Bewertung der Konformität und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, der Gebrauchstauglichkeit unterzogen worden sind und
 3. für sie eine EG-Konformitätserklärung und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, über eine Gebrauchstauglichkeitserklärung nach Artikel 13 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang IV der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG erteilt worden ist.
- (2) Die Verpflichtung zur Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 trifft den Hersteller der Interoperabilitätskomponente oder seinen in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten. Kommt ein Hersteller, der weder einen Sitz in der Europäischen Union noch einen in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten hat, den Verpflichtungen nach Satz 1 nicht nach oder ist der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 aus sonstigen Gründen nicht erbracht, ist die Verpflichtung von demjenigen zu erfüllen, der eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringen will.
- (3) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen haben sicherzustellen, dass Interoperabilitätskomponenten ordnungsgemäß installiert, bestimmungsgemäß verwendet und planmäßig instand gehalten werden.

- (4) Soweit die Technischen Spezifikationen keine vollständigen Regelungen enthalten, um eine Erfüllung der grundlegenden Anforderungen im deutschen Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu gewährleisten, haben die Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu gewährleisten.
- (5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für zusammengesetzte Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Artikels 13 Abs. 4 Satz 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG für die Herstellung zum Eigengebrauch und im Falle wesentlicher Änderungen an bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten oder wesentlicher Änderungen in Bezug auf ihre Verwendung.

§ 11

Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen

- (1) Ergreift die Sicherheitsbehörde Maßnahmen nach § 5a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, weil eine Interoperabilitätskomponente die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, führt sie das Verfahren nach Artikel 12 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG durch und unterrichtet unverzüglich die Kommission sowie die anderen Mitgliedstaaten.
- (2) Werden der nach Landesrecht zuständigen Aufsichtsbehörde Tatsachen bekannt, die auf eine Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen durch eine Interoperabilitätskomponente hinweisen, unterrichtet sie hiervon die Sicherheitsbehörde, die entsprechend Absatz 1 vorgeht.

Vierter Teil

Pflichten der Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, Hersteller

§ 12

Pflichten der Eisenbahnen und der Halter von Eisenbahnfahrzeugen

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

1. die von ihnen betriebenen strukturellen Teilsysteme dauerhaft die sich aus den bei Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung anzuwendenden Technischen Spezifikationen und Rechtsvorschriften ergebenden Anforderungen erfüllen,
2. ein Infrastrukturverzeichnis oder Fahrzeugverzeichnis nach Maßgabe der anwendbaren Technischen Spezifikationen erstellt und jährlich aktualisiert und auf ihrer Internetseite veröffentlicht, die Adresse der Internetseite im Bundesanzeiger bekannt gemacht und diese Verzeichnisse nach ihrer Erstellung und nach jeder Aktualisierung der Sicherheitsbehörde in einem von dieser bestimmten elektronischen Dateiformat übermittelt werden.

§ 13**Mitwirkungspflichten**

- (1) Stellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland
 1. Eisenbahnen oder Halter von Fahrzeugen mit Sitz im Inland oder
 2. Hersteller von Interoperabilitätskomponenten oder 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 jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG nicht entspricht oder die mit der Betrauung verbundenen Pflichten nicht erfüllt, so ist das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu unterrichten. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt dies der Kommission mit.

- (2) Absatz 1 Satz 1 gilt entsprechend, soweit die nach Absatz 1 Verpflichteten Anhaltspunkte dafür haben, dass eine deutsche benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 20 Abs. 4 in Verbindung mit Anhang VII der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG nicht genügt.

§ 14**Aufbewahrungspflichten**

- (1) Wer nach den Vorschriften des Zweiten Teils dieser Verordnung eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, ist verpflichtet, die Inbetriebnahmegenehmigung und die zur Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Nachweise solange aufzubewahren, wie das Teilsystem seinem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er das genehmigte strukturelle Teilsystem, sind die Unterlagen mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber des Teilsystems.
- (2) Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die nicht umfangreich sind, sind zu dokumentieren. Absatz 1 gilt entsprechend.

Fünfter Teil**Benannte Stellen****§ 15****Aufgaben der benannten Stellen**

- (1) Benannte Stellen haben auf schriftlichen Antrag hin
 1. bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang IV Nr. 2 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Techni-

schen Spezifikationen zu bewerten und bei Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit eine Prüfbescheinigung auszustellen,

2. bei Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen durchzuführen und bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung nach Anhang VI Nr. 3 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG auszustellen und die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang VI Nr. 4 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG zu erstellen und der Prüfbescheinigung beizufügen.
- (2) Dem Antrag beizufügen sind die zum Nachweis der Konformität und gegebenenfalls Gebrauchstauglichkeit notwendigen Unterlagen.
 - (3) Die benannte Stelle hat eine Prüfbescheinigung auszusetzen oder zurückzuziehen, wenn die Ausstellungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen.
 - (4) Die benannten Stellen veröffentlichen die nach Anhang VI Nr. 7 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG vorgesehenen Angaben regelmäßig. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 16

Unterauftragsvergabe

- (1) Eine benannte Stelle kann sich Dritter bedienen, die Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens ausführen (Unterauftragnehmer). Der Unterauftragnehmer muss über die erforderliche Kompetenz und Zuverlässigkeit verfügen, um die ihm überlassenen Arbeiten ordnungsgemäß auszuführen.
- (2) Die benannte Stelle hat ein Verzeichnis aller ihrer Unterauftragnehmer zu führen und laufend zu aktualisieren.

§ 17

Sonstige Pflichten der benannten Stellen

- (1) Hat eine deutsche benannte Stelle Anhaltspunkte dafür, dass eine andere benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 20 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG nicht genügt, hat sie unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt zu unterrichten.
- (2) Eine benannte Stelle hat die benannten Stellen im Inland sowie in den übrigen Mitgliedstaaten und die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden über sämtliche von ihr ausgesetzte, zurückgezogene sowie verweigerte Prüfbescheinigungen und die zugrunde liegenden Umstände unverzüglich zu informieren.

- (3) Die benannten Stellen haben den Aufsichtsbehörden anderer Mitgliedstaaten alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen Auskünfte zu erteilen.
- (4) Die benannten Stellen haben mit der Koordinierungsgruppe nach Artikel 20 Abs. 5 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG zusammenzuarbeiten.

§ 18

Übertragungsverfahren für benannte Stellen

- (1) Der Antrag auf Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist schriftlich an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten. Sind von diesem Muster oder Formblätter vorgesehen, so sind diese zu verwenden.
- (2) Die Übertragung erfolgt durch schriftlichen Bescheid, aus dem sich Art und Umfang der Prüfständigkeit der benannten Stelle ergeben müssen. Hiervon ist die Kommission zu unterrichten.

§ 19

Rücknahme, Widerruf

- (1) Die Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist zurückzunehmen, wenn bekannt wird, dass bei der Übertragung die in Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG aufgeführten Kriterien nicht vorlagen.
- (2) Die Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist zu widerrufen, wenn nachträglich die Voraussetzungen der Übertragung entfallen sind. Hiervon ist die Kommission zu unterrichten.
- (3) Die verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf bleiben unberührt.

Sechster Teil

Fahrzeugeinstellungsregister

§ 20

Inhalt des Fahrzeugeinstellungsregisters

- (1) Das Fahrzeugeinstellungsregister enthält die folgenden Angaben:
 1. den nach § 6 Abs. 9 zugeteilten alphanumerischer Fahrzeugcode,
 2. die EG-Prüferklärung sowie den Namen und die Anschrift der diese ausstellenden Stelle,

3. den Namen und die Geschäftsanschrift des Fahrzeughalters und des Fahrzeug-eigentümers,
 4. Betriebsbeschränkungen hinsichtlich der technischen oder räumlichen Einsetz-barkeit des Fahrzeugs, soweit diese sich aus Genehmigungen oder sonstigen behördlichen Maßnahmen ergeben,
 5. den Instandhaltungsplan des Fahrzeugs und
 6. die sich aus den jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen ergebenden Angaben.
- (2) Neue Fahrzeuge sind unverzüglich nach Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung in das Register einzustellen.
 - (3) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen haben der Registerbehörde die erforderlichen Angaben nach Absatz 1 bezüglich ihrer am.... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in einem von der Registerbe-hörde bestimmten Format bis zum [einsetzen: Datum des ersten Tages des. 13. auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] zu übermitteln. Die Registerbehörde stellt diese unverzüglich in das Register ein.
 - (4) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen sind verpflichtet, Änderungen der in das Re-gister eingestellten Angaben sowie Ausmusterungen, die ihre Fahrzeuge betreffen, un-verzüglich der Registerbehörde anzuzeigen. Die Registerbehörde nimmt die erforderli-chen Änderungen im Fahrzeugeinstellungsregister vor.
 - (5) Die in dem Fahrzeugeinstellungsregister enthaltenen Angaben sind spätestens ein Jahr nach der Ausmusterung des Fahrzeugs zu löschen.

§ 21

Zugang zum Fahrzeugeinstellungsregister

- (1) Auf Ersuchen der Untersuchungsbehörde nach § 5 Abs. 1f des Allgemeines Eisen-bahngesetzes oder einer Sicherheitsbehörde oder Untersuchungsstelle im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG eines anderen Mitgliedstaates übermittelt die Registerbehörde dieser die im Fahrzeugeinstellungsregister gespeicherten Angaben, soweit dies für die Tätigkeit der ersuchenden Stelle erforderlich ist.
- (2) Auf Antrag von Regulierungsstellen *im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. EG Nr. L 75 S. 29), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, ABl. EU Nr. L 220 S. 16), der Europäischen Eisenbahnagentur, von Eisenbahnen, Haltern oder Eigentü-*

mern von Fahrzeugen erteilt die Registerbehörde Auskunft aus dem Fahrzeugeinstellungsregister, wenn der Antragsteller ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht und kein Grund zu der Annahme besteht, dass der Betroffene ein überwiegendes schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Auskunft hat.

Siebter Teil

Schlussbestimmungen

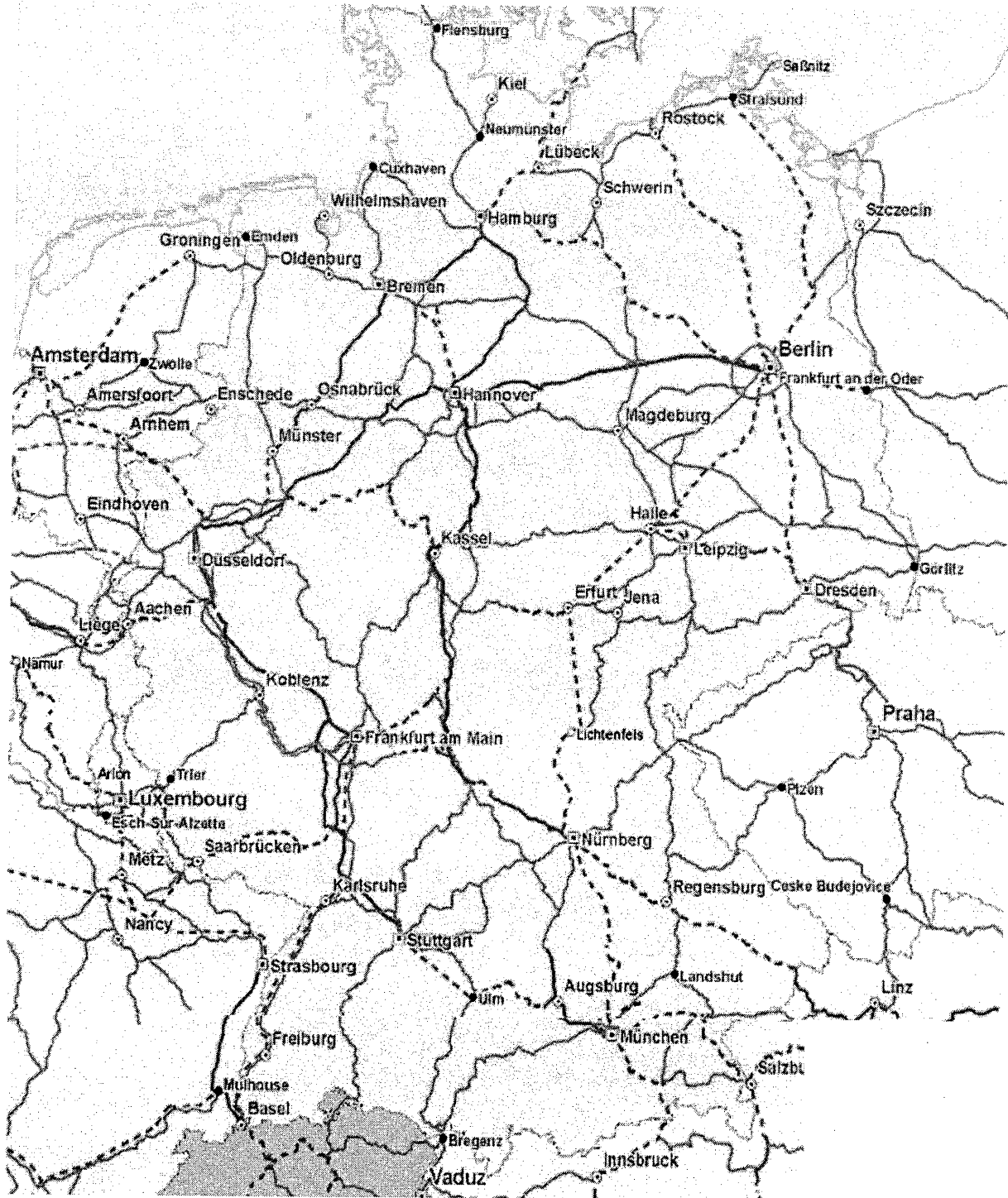
§ 22

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 oder § 9 Abs. 1 Satz 1 ein strukturelles Teilsystem erstmalig in Betrieb nimmt, umfangreich umrüstet oder umfangreich erneuert,
 2. entgegen § 10 Abs. 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als im Unternehmen Verantwortlicher
 1. einer Vorschrift des § 12 Abs. 1 Nr. 2 über eine dort genannte Sicherstellungspflicht zuwiderhandelt oder
 2. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 1 die Inbetriebnahmegenehmigung oder einen dort genannten Nachweis nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt.

Anlage 1 (zu § 1)

Geltungsbereich der Verordnung



- Hochgeschwindigkeitszugstrecken
- - - geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken
- - - - Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
- konventionelle Strecken
- - - - geplante konventionelle Strecken
- · · · neue Technologien



Umsetzung von Entscheidungen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

1. Teilsystem Infrastruktur

Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

- a) Die Entscheidung 2002/732/EG der Kommission über die TSI „Infrastruktur“ vom 30. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 245 S. 143, Nr. L 275 S. 5) findet Anwendung auf die Infrastruktur des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.
- b) Die TSI Infrastruktur gilt auch für Bauvorhaben, die im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des strukturellen Teilsystems noch nicht zur Nutzung mit Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde vorgesehen sind, wenn der Antragsteller die Anwendung verlangt.
- c) Anforderungen der TSI Infrastruktur zur Gestaltung von Bahnsteigen sind auch in denjenigen Bahnhöfen und Haltepunkten zu erfüllen, die nicht unmittelbar an den mit mindestens 200 Kilometer pro Stunde befahrbaren Gleisanlagen liegen, soweit an diesen Züge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems planmäßig halten.
- d) Soweit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung weiterreichende Anforderungen an die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen enthält, sind diese maßgebend.

2. Teilsystem Fahrzeuge

2.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2002/735/EG der Kommission über die TSI „Fahrzeuge“ vom 30. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 245 S. 402, Nr. L 275 S. 13) findet Anwendung auf Verbände von Fahrzeugen des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, die in der TSI als Züge bezeichnet werden, die jeweils für Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde ausgelegt sind und als betriebliche Einheit nicht getrennt werden.

2.2. Konventionelles Eisenbahnsystem

- a) Die Entscheidung 2006/66/EG der Kommission über die TSI „Fahrzeuge-Lärm“ vom 23. Dezember 2005 (ABl. EU 2006 Nr. L 37 S. 1) findet Anwendung auf Triebfahrzeuge, Reisezugwagen und Güterwagen.
- b) Die Entscheidung 2006/861/EG der Kommission über die TSI „Fahrzeuge-Güterwagen“ vom 28. Juli 2006 (ABl. EU Nr. L 344 S. 1) findet Anwendung auf Güterwagen.

3. Teilsystem Energie

Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2002/733/EG der Kommission über die TSI „Energie“ vom 30. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 245 S. 280, Nr. L 275 S. 8) findet Anwendung

- a) auf die ortsfesten Anlagen der Bahnstromversorgung für die elektrische Zugförderung,
- b) auf die Stromabnehmer der Triebfahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und
- c) auf das Zusammenwirken von Oberleitungen und Stromabnehmer.

4. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

4.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2002/731/EG der Kommission über die TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ vom 30. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 245 S. 37, Nr. L 275 S. 3), geändert durch die Entscheidung 2004/447/EG der Kommission vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 155 S. 69, Nr. L 193 S. 53) und die Entscheidung 2006/860/EG der Kommission über die TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ vom 7. November 2006 (ABl. EU Nr. L 243 S. 1), findet Anwendung auf die Instandhaltung von Infrastruktur und führenden Fahrzeugen von Zügen des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

4.2. Konventionelles Eisenbahnsystem

Die Entscheidung 2006/679/EG der Kommission über die TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ vom 28. März 2006 (ABl. EU Nr. L 284 S. 1), zuletzt geändert durch die Entscheidung 2006/860/EG der Kommission über die TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ vom 7. November 2006 (ABl. EU Nr. L 342

S. 1), findet Anwendung auf die Infrastruktur und führende Fahrzeuge von Zügen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

5. Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

5.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2002/734/EG der Kommission über die TSI „Betrieb“ vom 30. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 245 S. 370, Nr. L 275 S. 11) findet Anwendung auf die Betriebsführung im Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

5.2. Konventionelles Eisenbahnsystem

Die Entscheidung 2006/920/EG der Kommission über die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ vom 11. August 2006 (ABl. EU Nr. L 359 S. 1) findet Anwendung auf die Betriebsführung im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem.

6. Teilsystem Instandhaltung

Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2002/730/EG der Kommission über die TSI „Instandhaltung“ vom 30. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 245 S. 1, Nr. L 275 S. 1) findet Anwendung auf die Instandhaltung von Anlagen und Fahrzeugen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Anlage 3

(Zu § 9 Abs. 2)

Maßnahmen, die als umfangreiche Erneuerung oder Umrüstung einzustufen sind

Umfangreiche Erneuerungen oder Umrüstungen liegen in der Regel vor, wenn die Projektkosten, oder im Falle von Infrastrukturmaßnahmen die Baukosten, 1 Million Euro überschreiten.

Maßnahmen mit Projekt- bzw. Baukosten unter 0,4 Millionen Euro stellen keine umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen dar.

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung gelten zudem folgende Maßnahmen:

A. Teilsystem Infrastruktur:

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen gelten:

1. Änderungen an Strecken- oder Bahnhofsgleisen oder Zuführungsgleisen zu Behandlungs- und Abstellanlagen sowie Änderungen an Zugbildungsanlagen, soweit mehr als 400 m Gleis oder mehr als zwei Weichen betroffen sind;
2. Änderungen an Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs (Anlagen sowie Gleise), die die Umschlagskapazität um mehr als 10 % steigern;
3. Erneuerung von Brücken, Überbauten oder Widerlagern;
4. bauliche Maßnahmen in unterirdischen Personenverkehrsanlagen, die durch ein geändertes Brandschutzkonzept ausgelöst werden;
5. Erhöhung der Geschwindigkeit um mindestens 10 % durch:
 - 5.1 Änderung der Trassierungselemente oder Gleisabstände
 - 5.2 Änderung der BÜ Sicherung
 - 5.3 Ertüchtigung für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik;
6. Erhöhung der Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke über 225 kN (22,5 t) durch:
 - 6.1 Einbau von Schutz- oder Tragschichten
 - 6.2 Erneuerung von Überbauten

6.3 Änderung der Oberbauart.

B. Teilsystem Energie:

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen gelten:

1. Maßnahmen an Oberleitungsanlagen, die sich über mehr als eine Nachspannlänge pro Gleis erstrecken;
2. Maßnahmen an Bahnstromversorgungsanlagen bezogen auf einen Speiseabschnitt bzw. ein Unterwerk, wenn die
 - 2.1 Versorgungsart (zentrale bzw. dezentrale),
 - 2.2 die Spannung,
 - 2.3 die Frequenz,
 - 2.4 die Schutzfunktion (einschließlich Schnittstelle zum Fahrzeug) geändert oder
 - 2.5 die Leistung um mehr als 35 % gesteigert wird.

C. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung:

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen gelten:

1. Maßnahmen innerhalb anderer in dieser Anlage aufgeführten Teilsysteme, auf Grund derer die Projektierungs- und Systemdaten von Interoperabilitätskomponenten und anderer Sicherungssysteme (z.B. Stellwerkstechnik), verändert werden müssen;
2. Funktionale Änderungen an Strecken- oder Bahnhofssicherungsanlagen sowie Fahrzeugeinrichtungen
 - 2.1 im Zusammenhang mit einer fortgeschriebenen ETCS-Spezifikation;
 - 2.2 bei denen Risikoakzeptanzwerte einer genehmigten Risikoanalyse überschritten werden;
 - 2.3 an Klasse B-Systemen nach einer in Nummer 4 der Anlage 2 aufgeführten TSI, die Auswirkungen auf die notifizierten Anforderungen dieser Techniken haben;
 - 2.4 am zertifizierten Teilsystem, durch die eine Fortschreibung der Sicherheits- und Funktionsnachweise notwendig wird;
 - 2.5 an Sicherungssystemen (z.B. Stellwerkstechnik), die vorangegangene Kohärenzprüfungen bezüglich bestehender Sicherheits- und Funktionsnachweise ungültig machen.

D. Teilsystem Fahrzeuge:

Als umfangreiche Änderungen an Fahrzeugen gelten:

1. Änderungen der Fahrzeugparameter außerhalb des vereinfachten Verfahrens (λ) nach UIC 518 (Stand: UIC 518 2005-08; UIC 518-1 2004-05, UIC 518-2 2004-06)³

1.1 bei Ein-/Umbau von „neuen“ Technologien, d.h. neuartige Federelemente, Kopplungen, aktive Fahrwerk-/Wagenkastensteuerungen;

1.2 bei Überschreitung der grundsätzlichen Bedingungen für die Anwendung des vereinfachten Messverfahrens:

a) Statische Radsatzlast (bei einfacher Beladung)

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen, Güterwagen | $2 Q_0 \leq 200 \text{ kN}$ |
| 2. Spezialfahrzeuge | $2 Q_0 \leq 225 \text{ kN}$ |

b) Zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit v_{zul}

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen | $v_{zul} \leq 160 \text{ km/h}$ |
| 2. Triebwagen mit Drehgestellmasse $m^+ > 10 \text{ t}$ | $v_{zul} \leq 160 \text{ km/h}$ |
| 3. Triebwagen, Reisezugwagen | $v_{zul} \leq 200 \text{ km/h}$ |
| 4. Güterwagen, Spezialfahrzeuge | $v_{zul} \leq 120 \text{ km/h}$ |

c) Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag uf_{zul}

- | | |
|--|--------------------------------|
| 1. Lokomotiven, Triebköpfe | $uf_{zul} \leq 150 \text{ mm}$ |
| 2. Güterwagen, Spezialfahrzeuge | $uf_{zul} \leq 130 \text{ mm}$ |
| 3. Triebwagen mit besonderen Merkmalen (d.h. tiefer Schwerpunkt, niedrige Radsatzkräfte) | $uf_{zul} \leq 165 \text{ mm}$ |

1.3 wenn gemessene Abweichungen von Sicherheitsgrenzwerten weniger als 10 % betragen und damit der Sicherheitsfaktor λ kleiner als 1,1 ist;

1.4 bei Überschreitung der in

- UIC-Merkblatt 518 - Anlage B „Fahrtechnische Prüfung und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – Fahrsicherheit Fahrwegbeanspruchung und Fahrverhalten“
oder
- CEN TC 256 – EN 14363 „Bahnanwendungen – Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von Schienenfahrzeugen – Prüfung des Fahrverhaltens und stationäre Versuche“ in Tabelle 3 (Stand: EN 14363 2005-10)⁴

³ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Union Internationale de Chemins de Fer, Paris

⁴ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln

festgelegten Toleranzen 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 Fahrsicherheit sind hier das UIC-Merkblatt 518 bzw. CEN TC 256 – EN 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 Sicherheitsbehörde zusätzlich weitere Nachweise zu führen (z.B. Nachweis Bremstechnik, Nachweis der 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: 2005-10))⁵. Bei Erhöhung und Verringerung des Fahrzeuggesamtgewichtes sind die sich hierdurch ergebenden Nachweisführungen gegenüber der Sicherheitsbehörde 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 die 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 Sicherheitsbehörde fallen grundsätzliche Veränderungen der Flucht- bzw. Rettungsmöglichkeiten gegenüber ursprünglich genehmigten Rettungsalternativen der Bauart (z.B. Lage und Anzahl von Notausstiegsfenstern und -türen).

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

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) bzw. prEN 45545 (Stand: prEN 45545-1 1998-11; prEN 45545-2 2005-04 ; prEN 45545-3 1998-11; prEN 45545-4 2003-06; prEN 45545-6 2004-06; prEN 45545-7 2003-07) zugelassenen Brandschutzkonzept, insbesondere bzgl. der hiernach für die Bauart verwendeten Materialien (z.B. alternativ Einsatz von automatischen Brandmelde- und Feuerlöschanlagen (Sprinkleranlagen) und sonstigen Brandbekämpfungssystemen).

5.3 Arbeitsschutz und Umweltschutz

- a) 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.)).
- b) 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 umfangreichen Umbaus eine neue Inbetriebnahmegenehmigung. Hierfür ist der Sicherheitsbehörde eine ausführliche Dokumentation vorzulegen.

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

Nur eine Mitteilung an die Sicherheitsbehörde 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)⁶ ein von der Sicherheitsbehörde anerkannter Gutachter die Zweckmäßigkeit einer Herabstufung der SSAS bestätigt. Bei Unstimmigkeiten kann die Sicherheitsbehörde herangezogen werden.

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

5.5 Bremse

- a) Änderungen an der Bremseinrichtung mit Auswirkungen auf den Bremsweg (z. B. Änderung des Bremsbelages ohne UIC Bewertung, Änderung des Bremszylinderdruckes, Änderung der Bremsentwicklungszeit, Änderung der automatischen Lastabbremsung, Änderungen am Bremssystem in Bezug auf das Ausfallverhalten, Masseänderungen um mehr als 5 %, Änderungen an der Ansteuerung der Bremse),
- b) Änderungen an der Schnittstelle zwischen Bremse und Leittechnik (z.B. Änderung des Kuppelkonzeptes (Kuppelkriterien), Änderung des Diagnosekonzeptes, Änderungen des Notbrems- oder Zwangsbremskonzeptes),
- c) Gleitschutz mit Auswirkungen auf den Nassbremsweg.

Artikel 2

Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems

(Eisenbahn-Sicherheitsverordnung - ESiV)

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für regelspurige öffentliche Eisenbahnen, soweit diese nicht Netze des Regionalverkehrs oder Serviceeinrichtungen betreiben oder Regionalbahnen sind.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten

1. „Sicherheitsvorschriften“ alle Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnbetriebssicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Regeln festlegt;
2. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der *Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6)* und der *Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S.1)*, jeweils zuletzt geändert durch die *Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S.114, Nr. L 220, S. 40)*, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten.

§ 3

Sicherheitsvorschriften

- (1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übermittelt der Kommission alle vor dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] und danach festgelegten Sicherheitsvorschriften im Sinne des Anhangs II der *Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie*

2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) unter der Angabe ihres Anwendungsbereichs.

- (2) Eisenbahnen haben der Sicherheitsbehörde unverzüglich sämtliche Änderungen an den von ihnen festgelegten und bereits nach Absatz 1 übermittelten Sicherheitsvorschriften im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2004/49/EG schriftlich mitzuteilen. Satz 1 gilt entsprechend für die Übermittlung von Sicherheitsvorschriften, die von den Ländern als Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erlassen worden sind.
- (3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übermittelt der Kommission unverzüglich alle Änderungen an Sicherheitsvorschriften, die bereits nach Absatz 2 übermittelt worden sind, sofern die betreffenden Vorschriften nicht ausschließlich die Anwendung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität betreffen.
- (4) Sobald die gemeinsamen Sicherheitsziele im Sinne des Artikels 1 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG in einem Verfahren nach Artikel 7 der Richtlinie 2004/49/EG erlassen sind, darf eine Eisenbahn eine neue Sicherheitsvorschrift, die über die gemeinsamen Sicherheitszielen hinausgehende Anforderungen an die Sicherheit vorsieht, nicht festlegen und anwenden,
 1. solange dazu nicht das Verfahren nach Artikel 8 Abs. 6 und 7 der Richtlinie 2004/49/EG (EG-Beteiligungsverfahren) abgeschlossen ist oder
 2. wenn die Kommission eine ablehnende Entscheidung dazu getroffen hat.

Die Eisenbahn hat den Entwurf der Sicherheitsvorschrift der Sicherheitsbehörde vorzulegen. Diese übermittelt ihn über das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an die Kommission und unterrichtet die Eisenbahn über das Ergebnis des EG-Beteiligungsverfahrens.

§ 4

Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

- (1) Anträge auf Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen sind in deutscher Sprache vorzulegen.
- (2) Die Sicherheitsbehörde stellt den Antragstellern im Rahmen der Antragstellung nach § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung kostenlos einen Leitfaden zur Verfügung, in dem die Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen erläutert sowie die vorzulegenden Dokumente aufgelistet sind.

§ 5**Unterrichtungspflichten**

- (1) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet nach dem Widerruf einer nationalen Bescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 4 des Allgemeines Eisenbahngesetzes unverzüglich die Sicherheitsbehörde des anderen Mitgliedstaates, die die der nationalen Bescheinigung zugrunde liegende Sicherheitsbescheinigung erteilt hat, über ihre Entscheidung.
- (2) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Europäische Eisenbahnagentur (Agentur) binnen einen Monats über die Erteilung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a Abs. 2 Nr. 1 und von Sicherheitsgenehmigungen nach §7c Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 7b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Mitteilung enthält Name und Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, das Ausgabedatum, den Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung, sowie im Falle des Widerrufs die Gründe dafür.

§ 6**Sicherheitsbericht**

Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, sind verpflichtet, der Sicherheitsbehörde zum 30. Juni jeden Jahres einen schriftlichen Sicherheitsbericht nach Maßgabe des Satzes 2 vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht muss enthalten:

1. Angaben darüber, wie bezogen auf das betreffende Unternehmen die Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit im Sinne der Nummer 2 Buchstabe b des Anhangs III der Richtlinie 2004/49/EG erreicht und die dort genannten Pläne für die Erreichung dieser Ziele umgesetzt worden sind;
2. die Entwicklung der in Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG festgelegten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren bezogen auf das betreffende Unternehmen;
3. die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
4. Angaben über gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die von der für die Untersuchung schwerer Unfälle im Eisenbahnbetrieb zuständigen Untersuchungsbehörde untersucht wurden, und die infolgedessen ergriffenen Maßnahmen.

§ 7**Jahresbericht**

- (1) Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermittelt ihn der Agentur spätestens bis zum 30. September jeden Jahres.
- (2) Der Bericht enthält Angaben über:
 1. die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren nach Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG,
 2. wichtige Änderungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit,
 3. den Vollzug der Vorschriften über Sicherheitsbescheinigungen sowie der Sicherheitsgenehmigungen in allgemeiner Form und
 4. die Durchführung der Eisenbahnaufsicht in allgemeiner Form.

§ 8**Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 6 Satz 1 den Sicherheitsbericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt.

Artikel 3

Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb

(Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung - EUV)

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, soweit diese dem Bund obliegt.

§ 2

Untersuchungs- und Meldepflicht

- (1) Zweck der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb ist die Ermittlung der Ursachen mit dem Ziel, gefährliche Ereignisse zu verhüten und die Eisenbahnsicherheit zu verbessern.
- (2) Die zuständige Untersuchungsbehörde hat nach schweren Unfällen im Eisenbahnbetrieb Untersuchungen durchzuführen. In den übrigen Fällen kann sie Untersuchungen durchführen.
- (3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dem Eisenbahn-Bundesamt sämtliche gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb unverzüglich zu melden. Die Untersuchungsbehörde kann eine bestimmte Form der Meldung vorschreiben.
- (4) Die Eisenbahnen haben den Untersuchungsbehörden sämtliche für die Untersuchung erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen.

§ 3**Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten und der Agentur**

- (1) Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat an einem gefährlichen Ereignis beteiligt ist, ist die Untersuchungsstelle dieses Mitgliedstaates von der zuständigen Untersuchungsbehörde zu unterrichten und ihr ist die Mitwirkung an der Untersuchung zu ermöglichen. Im Übrigen kann eine Mitwirkung der Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates an einer Untersuchung erfolgen, wenn das gefährliche Ereignis nicht eindeutig dem Inland oder Ausland zugeordnet werden kann oder an der Grenze eingetreten ist.
- (2) Führt die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde eine Untersuchung durch, so teilt sie dies der Europäischen Eisenbahnagentur (Agentur) innerhalb einer Woche nach Beginn der Untersuchung mit. Diese Mitteilung muss Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie Art und Folgen in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden enthalten.
- (3) Hat sich ein gefährliches Ereignis auf einer nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur ereignet, ist die zuständige Genehmigungsbehörde des Landes unverzüglich hierüber zu unterrichten. Die Untersuchung ist im Benehmen mit ihr zu führen.

§ 4**Maßnahmen an der Unfallstelle**

- (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Unfallstelle unverzüglich zu sichern und gegen den Zutritt Unbefugter abzusperren. Über den Zutritt zur abgesperrten Unfallstelle und über die Freigabe der Unfallstelle, der Fahrzeuge und deren Teile sowie der Ladung entscheidet der mit der Untersuchung betraute Mitarbeiter der zuständigen Untersuchungsbehörde (Untersuchungsbeauftragte) im Benehmen mit der Strafverfolgungsbehörde.
- (2) Die Unfallstelle, Unfallspuren, Fahrzeuge, Fahrzeugteile und sonstiger Inhalt der Fahrzeuge dürfen bis zur Freigabe durch den Untersuchungsbeauftragten nicht berührt oder verändert werden.
- (3) Von den Absätzen 1 und 2 bleiben unberührt
 1. Bergungs- und Rettungsmaßnahmen,
 2. Maßnahmen zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr,
 3. Löschmaßnahmen.

§ 5

Untersuchungsbericht

- (1) Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde unterrichtet die Öffentlichkeit regelmäßig über Untersuchungen schwerer Unfälle oder sonstiger gefährlicher Ereignisse, die zu schweren Unfällen hätten führen können.
- (2) Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde erstellt einen Untersuchungsbericht. Der Untersuchungsbericht berücksichtigt die Vorgaben nach Anhang V der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) und enthält die im Zusammenhang mit der Untersuchung ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen.
- (3) Angaben im Untersuchungsbericht, die nachteilige Auswirkungen auf Belange der inneren oder äußeren Sicherheit haben können, sind ausschließlich in einem gesonderten Berichtsteil zu führen.
- (4) Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde kann
 1. schriftlich die betroffenen Eisenbahnen, Halter, Hersteller, die Sicherheitsbehörde sowie die beteiligten Rettungsdienste, und
 2. durch Bekanntmachung auf ihrer Internetseite Unfallopfer und deren Angehörige sowie Eigentümer beschädigter Sachen, einschließlich ihrer bevollmächtigten Vertreter,

darauf hinweisen, dass sie den Entwurf des Untersuchungsberichts, mit Ausnahme des gesonderten Berichtsteils im Sinne des Absatzes 3, schriftlich anfordern und sich zu den für die Ursachenfeststellung maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen innerhalb einer von der zuständigen Untersuchungsbehörde festgelegten angemessenen Frist schriftlich äußern können.

- (5) Der Untersuchungsbericht nach Absatz 1 soll innerhalb eines Jahres nach dem gefährlichen Ereignis fertig gestellt werden und ist der Agentur zuzuleiten. Den Betroffenen im Sinne des Absatzes 2 Satz 1 Nr. 1 wird der Bericht ohne den gesonderten Berichtsteil zugeleitet. Er wird ferner ohne den gesonderten Berichtsteil auf der Internetseite der für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständigen Untersuchungsbehörde veröffentlicht.

§ 6**Sicherheitsempfehlungen**

- (1) Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde kann jederzeit Sicherheitsempfehlungen aussprechen. Diese enthalten die Maßnahmen, die nach den bei der Untersuchung schwerer Unfälle gewonnenen Erkenntnissen zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit und Verhütung gefährlicher Ereignisse erforderlich sind.
- (2) Die Sicherheitsempfehlungen sind an die Sicherheitsbehörde und, sofern erforderlich, an andere Stellen oder Behörden oder an andere Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zu richten. Die Sicherheitsbehörde stellt im Rahmen ihrer Befugnisse sicher, dass die an sie gerichteten Sicherheitsempfehlungen, auch solche anderer Mitgliedstaaten, beachtet und soweit erforderlich umgesetzt werden. Die inländischen Adressaten von Sicherheitsempfehlungen unterrichten die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde bis zum 31. August jeden Jahres über die aufgrund der Sicherheitsempfehlungen im Vorjahr ergriffenen oder geplanten Maßnahmen. Im Fall einer Sicherheitsempfehlung, die durch einen anderen Mitgliedstaat ausgesprochen wurde, gilt Satz 3 mit der Maßgabe, dass die Sicherheitsbehörde diesen unterrichtet.

§ 7**Jahresbericht**

- (1) Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde veröffentlicht jedes Jahr spätestens bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die auf Grund früherer Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.
- (2) Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde übermittelt der Agentur jährlich ein Exemplar des Jahresberichts.

§ 8**Aufbewahrungsfristen**

Sachakten über die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen mit Todesopfern müssen von der Untersuchungsbehörde mindestens 30 Jahre, Sachakten über die Untersuchung

anderer gefährlicher Ereignisse müssen mindestens 20 Jahre aufbewahrt werden. Die Frist nach Satz 1 beginnt mit dem Abschluss des Verfahrens.

§ 9

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 2 Abs. 3 Satz 1 eine Meldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht.

Artikel 4

Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung

Die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung vom 7. Juli 2000 (BGBl. I S. 1023) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ die Wörter „mit Sitz im Inland“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland, ausgenommen diejenigen, die einer Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bedürfen, haben vor der Betriebsaufnahme einen oder mehrere Betriebsleiter zu bestellen, die unbeschadet der Verantwortung des Unternehmens für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistungen verantwortlich sind. Im Übrigen können für Eisenbahnverkehrsunternehmen Betriebsleiter nach Maßgabe dieser Verordnung bestellt werden.“

2. § 4 Abs. 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. für die Zusammenarbeit in der Eisenbahn und für eine Abstimmung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und gegebenenfalls einzubindenden Dritten Sorge zu tragen, soweit dies für das sichere Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und das sichere Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen erforderlich ist.“

3. § 5 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die für die Führung der Geschäfte des Eisenbahnunternehmens bestellten Personen haben die Aufgaben des Betriebsleiters sowie die Geschäftsverteilung für die Stellvertreter in einer Geschäftsanweisung zusammenzufassen, die auch die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems nach Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der

Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) enthalten muss. Ferner haben sie diese Geschäftsanweisung ihren Beschäftigten zugänglich zu machen und der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen.“

Artikel 5

Änderung der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung

Die Eisenbahnbetriebsleiter- Prüfungsverordnung vom 7. Juli 2000 (BGBl. I S. 1023, 1025):
wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 7 werden in Nummer 6 der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern 7 und 8 angefügt
 - „7. Verfahren für die Durchführung von Risikoanalysen und Risikobewertungen,
 8. Elemente und Methoden eines Sicherheitsmanagementsystems nach Artikel 9 Abs. 2 und 3 der *Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16).*“
2. Die §§ 19 und 20 werden wie folgt gefasst:

„§ 19

Bewerten der einzelnen Prüfungsleistungen

- (1) Die einzelnen schriftlichen Arbeiten und die Leistungen in jedem Fach der mündlichen Prüfung sind nach der **Anlage** zu bewerten.
- (2) Bei der Bewertung der einzelnen Prüfungsleistungen sind neben Kenntnissen auch Form und Ausdrucksweise zu berücksichtigen.

§ 20

Feststellen und Bekanntgeben des Prüfungsergebnisses

- (1) Die Prüfungskommission stellt auf Grund der Bewertung der einzelnen Prüfungsleistungen das Prüfungsergebnis fest.
- (2) Die Leistungen in den Prüfungsfächern sind jeweils gesondert zu bewerten, wobei in jedem Fach mit schriftlichen und mündlichen Prüfungsleistungen aus diesen der Mittelwert zu bilden ist. Das Gesamtergebnis lautet bei einem Notenmittelwert
1. von 1,00 bis 1,49 „sehr gut“,
 2. von 1,50 bis 2,44 „gut“,
 3. von 2,45 bis 3,34 „befriedigend“,
 4. von 3,35 bis 4,00 „ausreichend“,
- Der Notenmittelwert wird auf zwei Dezimalstellen hinter dem Komma ohne Auf- und Abrundung berechnet.
- (3) Die Prüfung ist als bestanden zu erklären, wenn in allen Fächern jeweils mindestens ausreichende Leistungen erbracht worden sind.
- (4) Die Entscheidung über das Ergebnis der Prüfung ist dem Prüfling unmittelbar nach dem Abschluss der Prüfung mitzuteilen.
- (5) Über den Verlauf der Prüfung und die Feststellung des Prüfungsergebnisses ist eine Niederschrift zu fertigen. Sie ist von den Mitgliedern der Prüfungskommission zu unterzeichnen.“

3. Folgende Anlage wird angefügt:

„Anlage (zu § 19 Abs. 1)

sehr gut	1,0 1,3	eine Leistung, die den Anforderungen in besonderem Maße entspricht;
gut	1,7 2,0 2,3	eine Leistung, die den Anforderungen voll entspricht;
befriedigend	2,7 3,0 3,3	eine Leistung, die im allgemeinen den Anforderungen entspricht;
ausreichend	3,7 4,0	eine Leistung, die zwar Mängel aufweist, aber im ganzen den Anforderungen noch entspricht;
mangelhaft	5,0	eine Leistung, die den Anforderungen nicht entspricht, jedoch erkennen lässt, dass die notwendigen Grundkenntnisse vorhanden sind und die Mängel in absehbarer Zeit behoben werden können;

ungenügend	6,0	eine Leistung, die den Anforderungen nicht entspricht und bei der selbst die Grundkenntnisse so lückenhaft sind, dass die Mängel in absehbarer Zeit nicht behoben werden können.
------------	-----	--

Andere als die in Spalte 2 aufgeführten Zwischennoten dürfen nicht verwendet werden.“

Artikel 6**Änderung der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung**

Dem § 3 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung vom 27. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3203), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für Personen, die für ein Sicherheitsmanagementsystem verantwortlich sind, das im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Allgemeines Eisenbahngesetz oder Sicherheitsgenehmigung nach § 7c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zugelassen wurde.“

Artikel 7

Änderung der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

Die Anlage der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 5. April 2001 (BGBl. I S. 562), zuletzt geändert durch die Verordnung vom...(BGBl. ...) wird wie folgt geändert:

1. Das Gebührenverzeichnis Teil I wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 1 werden die Nummern 1.10 bis 1.13 durch folgende Nummern ersetzt:

„1.10	Erteilen einer Sicherheitsbescheinigung	§ 7a Abs. 2 AEG	nach Zeitaufwand
1.11	Erteilen einer nationalen Bescheinigung	§ 7a Abs. 4 AEG	nach Zeitaufwand
1.12	Erteilen einer Sicherheitsgenehmigung	§ 7c Abs. 2 AEG	nach Zeitaufwand
1.13	Genehmigung von Schulungseinrichtungen	§ 7d Abs. 2 AEG	nach Zeitaufwand
1.14	Entscheidung über die Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebs	§ 7e AEG	nach Zeitaufwand
1.15	Entscheidung über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen	§ 11 AEG	3 000 Euro
1.16	Freistellen von Bahnbetriebszwecken	§ 23 Abs. 1 AEG	nach Zeitaufwand
1.17	Übertragung der Aufgaben einer Benannten Stelle im Anwendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems	§ 25b Abs. 1 AEG	nach Zeitaufwand“

b) Abschnitt 6 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 6: Amtshandlungen nach der TEIV:

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
6.1	Zulassung von Ausnahmen zur Anwendung bestimmter TSI im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 5 Abs. 1 TEIV	nach Zeitaufwand
6.2	Genehmigung der Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 6 Abs. 3 TEIV	nach Zeitaufwand
6.2	Genehmigung für die Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems, für das keine TSI vorliegt im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 6 Abs. 4 TEIV,	nach Zeitaufwand
6.5	Genehmigung für Probefahrten im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 6 Abs. 7 TEIV	nach Zeitaufwand
6.6	Allgemeine Zulassung von Fahrzeugbaureihen (Bauartzulassung) im Anwendungsbe-	§ 7 Abs. 2 TEIV	nach Zeitaufwand

	reich des transeuropäischen Eisenbahnsystems		
6.7	Vereinfachte Genehmigung für die Inbetriebnahme für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 7 Abs. 4 TEIV	nach Zeitaufwand
6.8	Vereinfachte Genehmigung für die Inbetriebnahme für ausländische Fahrzeuge im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 8 Abs. 1 TEIV	nach Zeitaufwand
6.9	Genehmigung für die Inbetriebnahme eines umfangreich umgerüsteten oder erneuerten strukturellen Teilsystems im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems oder Versagung des Genehmigungserfordernisses für die Inbetriebnahme eines umgerüsteten oder erneuerten strukturellen Teilsystems im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 9 Abs. 1 TEIV	nach Zeitaufwand
6.10	Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems auf Grund eines Verdachtes, einer Beschwerde oder zum Zwecke einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§ 5a Abs. 2 AEG i.V.m. § 11 TEIV	nach Zeitaufwand
6.11	Einstellung eines Fahrzeuges in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	50 Euro
6.12	Einstellung von bis zu 10 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	35 Euro je Fahrzeug
6.13	Einstellung von 11 bis zu 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	30 Euro je Fahrzeug
6.14	Einstellung von über 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	25 Euro je Fahrzeug
6.15	Änderung / Ergänzung von Daten im Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 4 TEIV	10 Euro je Fahrzeug

c) Abschnitt 7 wird aufgehoben.

2. Folgender Teil III wird angefügt:

„Teil III: Gebühren für Amtshandlungen der benannten Stellen

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
1	Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente und Ausstellen einer entsprechenden Bescheinigung im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 15 Abs. 1 Nr. 1 TEIV	nach Zeitaufwand
2	EG-Prüfung eines Teilsystems und Ausstellen einer entsprechenden Bescheinigung im An-	§ 15 Abs. 1 Nr. 2 TEIV	nach Zeitaufwand“

	wendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems		
--	---	--	--

Artikel 8

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten die Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 9. Juni 2005 (BGBl. I S. 1653), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. Februar 2007 (BAnz. S. 1565), und die Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 20. Mai 1999 (BGBl. I S. 1072), geändert durch Artikel 494 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

Allgemeiner Teil

Die Vorschriften der „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) sowie die Vorschriften der „Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ werden in nationales Recht umgesetzt, soweit dies nicht bereits auf Gesetzesebene erfolgt ist.

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit soll die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft vorantreiben. Durch Normierung gemeinsamer Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden wird der Übergang zu einem europäischen Regelwerk vorbereitet.

Es soll einer Mantelverordnung erlassen werden mit:

- einer Verordnung über die Interoperabilität des Transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV)
- einer Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV)
- einer Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV)
- Änderungen
 - der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV),
 - der Eisenbahnbetriebsleiterprüfungsverordnung (EBPV)
 - der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) sowie
 - der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

Die Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit betreffen insbesondere

- das Verfahren zur Notifizierung von Sicherheitsvorschriften

- die Vorlage eines Sicherheitsberichtes durch Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen
- das Untersuchungsverfahren durch die Unfalluntersuchungsbehörden des Bundes.

Durch den Verordnungsentwurf werden zudem die bislang bestehenden Regelungen der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KonVEIV) vom 09. Juni 2005, mit der die Richtlinie 2001/16/EG in deutsches Recht umgesetzt worden war, und der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (EIV) vom 20. Mai 1999, mit der die Richtlinie 96/48/EG in deutsches Recht umgesetzt worden war, in der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) zusammengeführt.

Er lehnt sich so weit wie möglich an die bisherige Rechtslage der KonVEIV an und enthält darüber hinaus ergänzende Regelungen zur

- Zulassung von Fahrzeugbaureihen (Bauartzulassung) und der hierauf aufbauenden vereinfachten Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart
- vereinfachten Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung
- Inbetriebnahmegenehmigung bei umfangreichen Umrüstungen und Erneuerungen.

Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

1. Artikel 1: § 26 Abs. 1 Nr. 1, 1c und 1d, Abs. 4 Nr. 1 des AEG
2. Artikel 2: § 26 Abs. 1 Nr. 13 bis 15, Abs. 4 Nr. 1, Abs. 5 S. 1 des AEG
3. Artikel 3: § 26 Abs. 1 Nr.11, Abs. 4 Nr. 1 des AEG
4. Artikel 4: § 26 Abs. 1 Nr. 3 und 5, Abs. 5. S. 1 des AEG
5. Artikel 5 § 26 Abs. 1 Nr. 3 und 5, Abs. 5. S. 1 des AEG
6. Artikel 6 § 26 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 S. 1 des AEG
7. Artikel 7: § 26 Abs. 1 Nr. 9 des AEG

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

keine

2. Vollzugsaufwand:

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entsteht ein erhöhter Aufwand, da nunmehr eine Inbetriebnahmegenehmigung bei umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen auch für den Bereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes erforderlich ist. Hierfür sollen kostendeckende Gebühren erhoben werden, deren Höhe zurzeit nicht abgeschätzt werden kann. Eine Verringerung des Aufwandes beim EBA ist durch die Einführung der Bauartzulassung für Fahrzeuge derselben Baureihe zu erwarten, auf deren Basis eine vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge erteilt werden kann.

Beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) - als der für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständigen Behörde - führt die Pflicht zur Erstellung von Untersuchungsberichten sowie die Entscheidung über den ggf. erforderlich Erlass von Sicherheitsempfehlungen zu einem erhöhten Aufwand.

Sofern der aus der Umsetzung der Verordnung resultierende erhöhte Verwaltungs- und Vollzugsaufwand beim BMVBS oder EBA zu Mehrausgaben oder einem Mehrbedarf an Planstellen/Stellen führen sollte, werden diese Mehrbelastungen durch Einsparungen innerhalb des Einzelplans 12 erwirtschaftet.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Zusätzliche Kosten können bei öffentlichen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, durch die Pflicht zur Erstellung eines jährlichen Sicherheitsberichts entstehen.

Die Verordnung kann einerseits zusätzliche Kosten bei öffentlichen Eisenbahnen bewirken, da nunmehr eine Inbetriebnahmegenehmigung bei umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen auch für den Bereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlich ist. Andererseits kann eine finanzielle Entlastung durch die Einführung der Bauartzulassung für Fahrzeuge derselben Baureihe erfolgen, auf deren Basis eine vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge erteilt werden kann. Ob infolge dessen einzelpreisrelevante Kostenschwellen per Saldo über- oder unterschritten werden, die sich erhöhend oder reduzierend auf deren Angebotspreise auswirken, und, ob die Rege-

lungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend oder Einzelpreis senkend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Die möglichen eher geringfügigen Einzelpreisänderungen dürften jedoch nicht ausreichen, um messbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu induzieren. Mittelbare über die öffentlichen Haushalte transmittierte Preiseffekte sind aufgrund der allenfalls geringen Haushaltswirkungen der Maßnahme auszuschließen. Auswirkungen auf Lohnnebenkosten sind nicht zu erwarten.

Bürokratiekosten

Ressortabstimmung vor dem 1. Dezember 2006 eingeleitet.

Zu den Einzelnen Vorschriften

Artikel 1 (TEIV)

zu § 1

Die Vorschrift umschreibt den Anwendungsbereich dieser Verordnung.

Er umfasst den aus der Anlage 1 ersichtlichen deutschen Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems mit den darin festgelegten Infrastrukturen und den auf diesen verkehrenden Fahrzeugen. Damit umfasst er räumlich den deutschen Teil sowohl des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems als auch des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, wie sie in der Anlage 1 dargestellt sind.

Neben den Strecken werden auch die Teile der Infrastruktur, die zum Betrieb notwendig sind, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung erfasst und somit auch Energieversorgungsanlagen, Betriebssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme und Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenverkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind. Außerdem werden die Fahrzeuge vom Anwendungsbereich dieser Verordnung umfasst, die in Anhang I Nr. 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG aufgeführt sind.

Ausgenommen nach **Absatz 2 Nr. 1** sind die Eiseninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3c Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), wie beispielsweise die Infrastrukturen in Häfen, sowie die Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren.

Ausgenommen nach **Absatz 2 Nr. 2** sind ferner die Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

Damit sind Fahrzeuge und Infrastrukturen mit eisenbahnhistorischem Erinnerungswert ausgenommen. Dies sind z.B. Fahrzeuge von Museumseisenbahnen, die systembedingt die heutigen technischen Anforderungen nicht erfüllen können, mit denen aber der Nachwelt ein nahezu authentisches Erleben der Eisenbahnen früherer Zeiten ermöglicht wird.

Des Weiteren sind Fahrzeuge und Infrastrukturen von Eisenbahnen des Personennahverkehrs ausgenommen, die regionale Sehenswürdigkeiten verkehrsmäßig erschließen.

zu § 2

Die Begriffsbestimmungen entsprechen weitgehend denen des Artikels 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bzw. des § 2 KonVEIV, soweit nicht nachfolgend etwas anderes

oder ergänzendes bestimmt ist. Materielle Aussagen wurden, soweit erforderlich, in die jeweiligen materiellen Vorschriften aufgenommen.

Nummer 3: Die Definition der Richtlinie 2001/16/EG enthält in Ergänzung zur Definition der Richtlinie 96/48/EG den Zusatz, dass unter Interoperabilitätskomponenten auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen sind. Auch im Rahmen des Anwendungsbereichs der Richtlinie 96/48/EG sind immaterielle Produkte wie Software als Interoperabilitätskomponenten anzusehen (vgl. die Erwägungen der Kommission zur Richtlinie 96/48/EG).

Nummer 5 entspricht den Definitionen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG. Aus dem unterschiedlichen Wortlaut der Definitionen in den beiden Richtlinien ergibt sich keine inhaltliche Differenz.

Nummer 10 enthält eine Erweiterung des ursprünglichen § 2 Nr. 7 KonVEIV und definiert Probefahrten von Fahrzeugen im Sinne der Verordnung.

Nach der Definition der **Nummer 11** ist der „Bevollmächtigte“ derjenige, der vom Hersteller einer Interoperabilitätskomponente in einer schriftlichen Erklärung beauftragt worden ist, bezüglich bestimmter, ihm nach dieser Verordnung auferlegter Pflichten, in seinem Namen zu handeln. Der Bevollmächtigte muss seinen Sitz in der Europäischen Union haben. Die Verantwortlichkeiten des Herstellers nach dieser Verordnung bleiben auch bei Beauftragung eines Bevollmächtigten unberührt. Soweit nach dieser Verordnung ein Handeln eines Bevollmächtigten für den Hersteller zugelassen wird, muss er über eine schriftliche Vollmacht des Herstellers verfügen, in der die Befugnisse und Pflichten des Bevollmächtigten und die Grenzen der Bevollmächtigung definiert sind.

zu § 3

Die Regelung dient der Umsetzung des Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 96/48/EG sowie 2001/16/EG. Sie konkretisiert die zu erfüllenden Basisvorgaben und regelt die Rechtslage im Zeitraum bis zum Inkrafttreten der einschlägigen TSI.

zu § 4

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung des § 3 KonVEIV, mit dem Zusatz, dass die TSI nach Maßgabe dieser Verordnung nur dann anzuwenden sind, soweit diese nicht unmittelbar gelten. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass beispielsweise die Technische Spezifikation Telematikanwendungen für den Güterverkehr des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 23. Dezember 2005 in Form einer unmittelbar ohne Umsetzung geltenden Verordnung erlassen wurde.

Die Veröffentlichung von TSI löst keine Notwendigkeit von Anpassungsmaßnahmen an in Betrieb befindlichen Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten aus. Hierfür erteilte Genehmigungen gelten solange weiter, bis Umrüstungen oder Erneuerungen anstehen.

Zu § 5

Die Vorschrift entspricht weitgehend der bisherigen Regelung des § 5 KonVEIV.

Absatz 1 legt die Voraussetzungen fest, unter denen von den TSI abgewichen werden darf. In Absatz 1 Nummer 1 bis 4 ist geregelt, ob ein Ausnahmetatbestand vorliegt. Die Antragsbearbeitung erfordert eine lückenlose Darlegung des Vorliegens eines Ausnahmetatbestandes.

An die Zulassung von Ausnahmen sind, auch wegen der Beteiligung der Europäischen Kommission, strenge Anforderungen zu stellen. Die in **Absatz 2 Nr. 1 bis 4** aufgeführten Fälle, in denen von der Anwendung der TSI abgesehen werden kann, setzen die Artikel 7 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um.

Dabei beschreibt der unter Nr. 2 aufgeführte Begriff der „wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Vorhabens“ die gesamtwirtschaftliche Bewertung für das System Eisenbahn und nicht etwa die - möglicherweise nachteilige - betriebswirtschaftliche Situation des Vorhabensträgers. Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG betrachten dieses System als funktionale Einheit mit vielen einzelnen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, die allesamt der Herstellung der Interoperabilität verpflichtet sind. Insofern kann eine betriebswirtschaftliche Bewertung nicht zur Beurteilung einer Ausnahmegenehmigung herangezogen werden.

Von den in den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG vorgesehenen Ausnahmetatbeständen bleiben nur die Ausnahmetatbestände des Artikel 7 Buchstabe b, weil die darin genannten Parameter in Deutschland schon jetzt den europäischen Vorgaben entsprechen, und Buchstabe c, weil dieser eine Insellage oder ein anderweitiges Abgeschnittensein vom Eisenbahnnetz der Gemeinschaft voraussetzt, unberücksichtigt.

Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 7 der Richtlinie 96/48/EG bzw. 2001/16/EG (**Absatz 3**).

Nach **Absatz 4** ist dem Antragsteller das Ergebnis der Prüfung durch schriftlichen Bescheid mitzuteilen. Mit diesem kann der Antragsteller bei einer benannten Stelle die EG-Prüfung durchführen lassen bzw. im Fall der vollumfänglichen Befreiung von TSI insoweit Rechtssicherheit erhalten.

zu § 6

Die Regelung entspricht weitgehend der bisherigen Regelung des § 4 KonVEIV zur Inbetriebnahmegenehmigung von strukturellen Teilsystemen.

§ 6 Abs. 1 setzt die Regelungen der Art. 14 Abs. 1 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um, die den Mitgliedstaaten vorschreiben, die Zulassung von strukturellen Teilsystemen proaktiv zu begleiten. Unter Inbetriebnahme ist die Gesamtheit aller Aktivitäten zu verstehen, durch die ein Teilsystem in seine bestimmungsgemäße Betriebsbereitschaft versetzt wird. S. 1, 2. HS trägt dem Umstand Rechnung, dass z.B. die TSI Betrieb kein Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren voraussetzt, obwohl es sich hierbei um ein strukturelles Teilsystem handelt.

Absatz 2 S.1 entspricht der bisherigen Regelung des § 4 Abs.1 KonVEIV und regelt den Kreis der Antragsberechtigten. Der Herstellerbegriff in der TEIV ist nicht identisch mit dem des § 33 AEG (welcher sich auf die Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen beschränkt), sondern nimmt allgemein auf Hersteller von Teilsystemen Bezug (vgl. auch den Herstellerbegriff des § 5a Abs. 2 AEG). Hersteller sind antragsberechtigt, damit sie ein Teilsystem, das bereits über eine Inbetriebnahmegenehmigung verfügt, einer Eisenbahn oder einem Halter von Eisenbahnfahrzeugen anbieten können. Dies setzt jedoch voraus, dass ein Hersteller sämtliche für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Nachweise, wie z.B. die in den anerkannten Regeln der Technik festgelegte Durchführung von erfolgreichen Probefahrten, erbringt.

Absatz 3 regelt die Voraussetzungen, unter denen bei Vorliegen von TSI eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen ist. Grundlegende Voraussetzung hierfür ist der Nachweis des Antragstellers, dass Teilsysteme so geplant, gebaut, installiert und betrieben werden, dass die grundlegenden Anforderungen dauerhaft erfüllt werden.

Dies ist nach **Nr. 1** grundsätzlich dann der Fall, wenn auf Basis eines EG-Prüfverfahrens eine EG-Prüferklärung (inklusive der kompletten technischen Unterlagen) vorliegt. Damit ist festgestellt, dass ein strukturelles Teilsystem mit den Richtlinien 96/48/EG bzw. 2001/16/EG im Einklang steht.

Auch nach der sukzessiven Erstellung von TSI werden zunächst nicht alle grundlegenden Anforderungen an das transeuropäische Eisenbahnsystem abgedeckt sein. Daher verbleibt ein Anwendungsbereich für nationale Vorschriften, der von der Sicherheitsbehörde zu prüfen ist (**Nr. 2**). Der Prüfungsumfang hinsichtlich der verbleibenden nationalen Regelungen kann erst dann festgelegt werden, wenn der Inhalt der jeweiligen TSI feststeht.

Nach **Nr. 3** ist eine Kohärenzprüfung durchzuführen. Hierbei prüft die Sicherheitsbehörde insbesondere die Schnittstellen zwischen dem zu genehmigenden Teilsystem und den Teilsystemen, in die sich das in Betrieb zu nehmende Teilsystem einzufügen hat. Die Kohärenz-

prüfung im Zuge der Fahrzeugzulassung ersetzt nicht die für eine Streckenzulassung im Einzelfall notwendige Prüfung der Kompatibilität eines Fahrzeuges mit den technischen, betrieblichen und sicherheitlichen Anforderungen im Einzelfall. Die Betreiberverantwortung nach § 4 Abs.1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bleibt unberührt.

Zusätzlich zur bisherigen Regelung der KonVEIV wurde eine **Nr. 4** angefügt. Diese Regelung entfaltet nur dann Geltung, wenn eine Ausnahme nach § 5 erteilt wird, weil insoweit die statt der TSI anzuwendenden nationalen Vorschriften greifen. Die Neuregelung trägt dem Umstand Rechnung, dass das Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren und das Ausnahmeerteilungsverfahren zwei getrennte Verfahren sind. Bereits im Ausnahmebewilligungsverfahren entscheidet die Sicherheitsbehörde abschließend über die statt der TSI einzuhaltenden Vorschriften. Im Rahmen des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens erfolgt lediglich die Prüfung, ob den Vorschriften tatsächlich Rechnung getragen wurde.

Der Sicherheitsbehörde verbleibt nach Abs. 3 S. 2 und S. 3 ein Prüfungsrecht. Bestehen nach der Plausibilitätsprüfung aus formellen oder materiellen Gründen Zweifel an der ordnungsgemäßen Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, kann sie ergänzende Nachweise verlangen. Sie hat dies gegenüber dem Antragsteller hinreichend zu begründen.

In **Absatz 4 S.1** ist geregelt, dass bis zum Inkrafttreten der für die Inbetriebnahmegenehmigung eines strukturellen Teilsystems einschlägigen TSI sich die Inbetriebnahme nach den bislang geltenden nationalen Regelungen richtet, in erster Linie der EBO, ESO und den anerkannten Regeln der Technik. Somit ist durch eine Kohärenzprüfung festzustellen, ob die Kompatibilität der strukturellen Teilsysteme untereinander gewährleistet ist.

Absatz 5 bestimmt das Verhältnis der TEIV zur EBO bezüglich der Fahrzeuge. Danach bedürfen Fahrzeuge, die über eine Inbetriebnahmegenehmigung verfügen, keiner weiteren Abnahme oder sonstigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung und somit keines Zulassungsaktes nach der EBO mehr. Neben einer Abnahme nach § 32 Abs. 1 EBO entfällt damit auch die Bauartzulassung nach § 33 Abs. 1 EBO. Dies gilt auch außerhalb des transeuropäischen Netzes in Deutschland.

Absatz 6 dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 6 der Richtlinie 2001/16/EG bzw. Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie 96/48/EG, wonach die TSI den Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, nicht entgegensteht. Diese Vorschrift ist damit auch Grundlage für dauerhafte Sonderregelungen, wie z.B. das „Karlsruher Modell“ mit fahrplanmäßigem Verkehr von auf bestimmten Eisenbahnstrecken zugelassenen Stadtbahnfahrzeugen. Es handelt sich hierbei um einen Ausnahmetatbestand für Schienenfahrzeuge, die über eine entsprechende EBO Zulassung verfügen müssen und keiner weiteren Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen.

Absatz 7 regelt die Genehmigungspflicht für Probefahrten. Die Sicherheitsbehörde prüft insoweit, ob für die betreffende(n) Fahrt(en) alle sicherheitlichen Voraussetzungen in Abhängigkeit von der zu befahrenden Infrastruktur erfüllt sind, und erteilt hierfür eine Genehmi-

gung. Überführungsfahrten - die im Rahmen der KonVEIV noch geregelt waren - bedürfen keiner besonderen Genehmigung. Diese Regelung, die europarechtlich auch nicht zwingend vorgeschrieben ist, hat sich als entbehrlich erwiesen. Die sicherheitlichen Anforderungen können durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter im Rahmen ihrer Verantwortung nach § 4 Abs. 1 AEG festgelegt und umgesetzt werden.

Fahrten von Baufahrzeugen von einer zur nächsten Baustelle sind von dieser Änderung gegenüber der KonVEIV nicht betroffen. Dabei handelt es sich um normale Betriebsfahrten, die eine Inbetriebnahmegenehmigung für das Fahrzeug voraussetzen.

Nach **Absatz 8** entscheidet die Sicherheitsbehörde spätestens innerhalb von 4 Monaten nach Antragstellung, sofern alle erforderlichen Unterlagen vorliegen.

Absatz 9 setzt die Regelung der Art. 14 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um, wonach an jedes Fahrzeug ein alphanumerischer Kennzeichnungscode anzubringen ist. Die näheren Vorgaben für die Anbringung werden durch die Sicherheitsbehörde im Inbetriebnahmegenehmigungsbescheid bestimmt.

Nach **Absatz 10** kann die Inbetriebnahmegenehmigung sowie die besondere Genehmigung nach Absatz 7 zur Genehmigung von Probefahrten mit Nebenbestimmungen versehen werden.

zu § 7

Die Vorschrift ermöglicht die „Bauartzulassung“ für ein Musterfahrzeug und schafft damit die Voraussetzungen für eine vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart.

Für reihenweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge kann nach **Absatz 1** zunächst die allgemeine Zulassung der Fahrzeugbaureihe in Form einer Bauartzulassung beantragt werden.

Die Regelung berücksichtigt die berechtigten Interessen der Eisenbahnen, Halter und Hersteller an praxisorientierten Zulassungsverfahren für Fahrzeuge und führt insgesamt zu einer Verwaltungsvereinfachung.

Voraussetzung für die Erteilung der Bauartzulassung ist, dass dem geprüften Musterfahrzeug die Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6 zu erteilen wäre (**Absatz 2 S.1**).

Absatz 2 S. 2 beinhaltet eine Frist, damit im Rahmen des Möglichen der jeweils aktuelle Stand der Technik zur Anwendung kommt, die auf 5 Jahre festgelegt wurde, um Innovation weiterhin zu ermöglichen. Die Bauartzulassung wird auf Antrag verlängert, wenn die Voraussetzungen weiterhin erfüllt sind. Eine auf Grund einer nach Absatz 2 S. 2 befristeten Bauartzulassung erteilte Inbetriebnahmegenehmigung bleibt auch nach Ablauf der festgelegten Befristung unberührt.

Die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für das Musterfahrzeug erfolgt gleichzeitig mit der Bauartzulassung (**Absatz 3**).

Die Inbetriebnahmegenehmigung für das einzelne Fahrzeug der Baureihe wird anschließend erteilt bei Vorlage der Bauartzulassung sowie einer Erklärung des Antragstellers, dass das Fahrzeug mit der Bauartzulassung übereinstimmt (**Absatz 4**). Der Antragsteller ist in der Regel der Hersteller des betreffenden Fahrzeugs.

zu § 8

§ 8 dient der Umsetzung von Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG und betrifft Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat oder in der Schweiz bereits Eisenbahnverkehrsleitungen erbringen, dort über eine netzbezogene Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit verfügen und deren Fahrzeuge bereits zugelassen wurden. Insoweit regelt § 8 als *lex specialis* zu § 6 die gegenüber § 6 vereinfachten Voraussetzungen für die Inbetriebnahmegenehmigung für diese Fahrzeuge, da die grundsätzliche Sicherheit der Fahrzeuge in ihrem Heimatland festgestellt worden ist.

Die Inbetriebnahmegenehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 Nr. 1 und 2 erfüllt sind. Nach Nr. 1 ist die Zulassung nur dann zu verwehren, wenn die Eisenbahnbetriebssicherheit gefährdet ist. Auf die Einhaltung nationaler Vorschriften kann dann verzichtet werden, wenn die Gleichwertigkeit mit entsprechenden Vorschriften in dem betreffenden anderen Mitgliedstaat oder der Schweiz festgestellt ist.

Absatz 2 enthält Regelungen zum Verfahren und setzt damit die Regelung des Artikels 14 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG um. Eine Umsetzung von Artikel 14 Abs. 4 ist nicht erforderlich, da die dort genannten Anforderungen allgemeinen verwaltungsverfahrensrechtlichen Grundsätzen entsprechen. Über die Anwendbarerklärung von § 6 Abs. 7 wird das Prüfungsspektrum für Probefahrten definiert. Die Anordnung von Probefahrten ist nicht nur zur Gewährleistung der Anforderungen nach Abs. 1 Nr. 2, sondern auch in Bezug auf Nr. 1 zulässig. Dies stellt eine Verfahrenserleichterung für die Antragsteller dar, weil hierüber die Entscheidung vereinfacht wird, ob die Zulassung eines ausländischen Fahrzeuges die Eisenbahnbetriebssicherheit beeinträchtigt.

§ 8 gilt nicht für Wagen, die nach bisheriger Rechtslage ohnehin bereits ohne weiteren Zulassungsakt in Deutschland verkehren dürfen. Für künftige Fälle enthalten einzelne TSI Regelungen über eine gegenseitige Anerkennung der Inbetriebnahmegenehmigungen. Für den Übergangszeitraum gilt die bisherige Rechtslage, insbesondere die Regelung des § 36 Abs. 4 EBO, auch für den Geltungsbereich der TEIV fort.

zu § 9

Absatz 1 setzt die Regelung der Artikel 14 Abs. 3 i.V.m. Art. 2 Buchstabe l und m der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um, wonach die umfangreiche Erneuerung oder Umrüstung eines strukturellen Teilsystems einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

Als umfangreich gilt eine Umrüstung nach Maßgabe der Anlage 2, d.h. wenn eine Umrüstung oder Erneuerung unter den Katalog der Anlage 2 fällt, ist diese als umfangreich und somit genehmigungspflichtig einzustufen. Diese umfasst Fälle, in denen die Gefahr der Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht.

In **Absatz 3** wurde die bislang bestehende Regelung in § 8 KonVEIV um ein Anzeigeverfahren erweitert. Allerdings erfährt der Begriff der umfangreichen Erneuerung bzw. Umrüstung durch den neu eingeführten Zusatz „die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen“ eine Einschränkung, da hierfür keine Anzeigepflicht vorgesehen ist. Ein Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten ist nach der Definition des § 2 Nr. 9 die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung.

Soweit Änderungsarbeiten nicht ohnehin ausdrücklich in der Anlage 2 genannt sind, sind sie anzuzeigen, wenn sie über reine Instandhaltungsarbeiten hinausgehen. Der Anzeige sind Projektunterlagen beizufügen, die der Sicherheitsbehörde eine Prüfung ermöglichen. Reichen die beigelegten Unterlagen nicht aus, kann die Sicherheitsbehörde nach allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrens weitere Unterlagen fordern.

Die Sicherheitsbehörde bestätigt dem Anzeigenden den Eingang der Anzeige unverzüglich.

Nach **Absatz 4 S. 1** soll die Sicherheitsbehörde innerhalb von 10 Wochen nach Eingang der Anzeige darüber entscheiden, ob eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist oder nicht. Die Frist des Satzes 1 beginnt nicht zu laufen, soweit die Projektunterlagen eine abschließende Beurteilung der Arbeiten nicht erlauben und dem Anzeigenden dies mitgeteilt wurde.

Der Grund, ein Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren inklusive der unter Umständen anzuwendenden TSI nur bei umfangreichen Änderungsarbeiten zu fordern, ist darin zu sehen, dass die hiermit verbundenen Mehrkosten nur bei großen Projekten als verhältnismäßig einzustufen sind. Umfangreiche Änderungsarbeiten liegen insoweit in der Regel vor, wenn die Projektkosten, bzw. im Falle von Infrastrukturen die Baukosten (vgl. insoweit Ziffer 1 und 2 des Anhangs zur BEGebV), 1 Million Euro überschreiten. Änderungsarbeiten unter 0,4 Millionen Euro stellen stets nicht-umfangreiche Änderungsarbeiten dar, sofern sie nicht in der Anlage 2 aufgeführt sind. Soweit keine konkreten Vorgaben in Anlage 2 getroffen sind, eröff-

net der unbestimmte Rechtsbegriff der umfangreichen Arbeiten der Behörde einen Beurteilungsspielraum, da die Kostenhöhe nur den Ausgangspunkt für die Beurteilung darstellt. Insofern hat die Sicherheitsbehörde eine Bewertung vorzunehmen, die bei der Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems dahingehend vorzunehmen ist, dass eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

Gemäß **Absatz 5** gilt die Anzeige nach Absatz 3 als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung.

Mit dem Bau darf vor dem Abschluss des Verfahrens zwar begonnen werden, jedoch ergibt sich hieraus per se anschließend kein Anspruch auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung.

Nach **Absatz 6** entscheidet die Sicherheitsbehörde im Falle der Umrüstung oder Erneuerung eines zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem bzw. zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gehörenden strukturellen Teilsystems, inwieweit die TSI im Zuge der Änderungsarbeiten zu berücksichtigen sind. Hierbei handelt es sich nicht um eine Ausnahme von der Anwendung von TSI nach § 5. Hinsichtlich der Anwendung der konventionellen TSI im Zuge von Umrüstungen und Erneuerungen wurde den Mitgliedstaaten gem. Artikel 14 Abs. 3 S. 4 der Richtlinie 2001/16/EG ein Beurteilungsspielraum eröffnet. Im Hochgeschwindigkeitsbereich wurden Beurteilungsspielräume bisher über die TSI-Entscheidungen eingeräumt (vgl. die Artikel 3 der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung existierenden TSI-Entscheidungen).

Die Abwägung hat sich vorrangig an Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten und an etwaigen vorhandenen Umsetzungsstrategien zu orientieren. Hierbei sind die mit vollständiger oder teilweiser Anwendung der TSI einhergehenden Mehrkosten im Verhältnis zur Restnutzzeit des Teilsystems oder Teils zu berücksichtigen.

zu § 10

Die Vorschrift entspricht weitgehend der bisherigen Regelung des § 9 KonVEIV.

Absatz 1 beschreibt die wesentlichen Voraussetzungen, die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen, wenn sie im Rahmen des transeuropäischen Eisenbahnsystems verwendet werden sollen. Eine Zulassung für das Inverkehrbringen einer Interoperabilitätskomponente durch die Sicherheitsbehörde ist nicht vorgesehen. Als Inverkehrbringen gilt nicht: das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung oder der Verschrottung, die Übergabe vom Hersteller an seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten zur Durchführung der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung, Importe in

die Gemeinschaft zum Zwecke des Re-Exports sowie das Ausstellen bei Messveranstaltungen.

Mit Absatz 1 **Nr. 1** wird die Regelung der Artikel 5 Abs. 7 bzw. 5 Abs. 6 und 10 Abs. 3 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG umgesetzt. Europäische Normen oder Spezifikationen sind dann verbindlich zu beachten, wenn in den TSI auf sie verwiesen wird. **Nr. 2** setzt die Vorschrift des Artikels 10 Abs. 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um, die die Durchführung eines Bewertungsverfahrens zur Prüfung der TSI-Konformität verlangen. Die TSI geben zudem vor, wer das Bewertungsverfahren durchzuführen hat. Im Regelfall ist dies eine benannte Stelle. Es ist jedoch auch möglich, dass der Hersteller selbst das Bewertungsverfahren durchführen darf. **Nr. 3** dient der Umsetzung der Artikel 10 Abs. 1 und 13 Abs. 3 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG.

Absatz 2 dient der Umsetzung der Artikel 13 Abs. 1, 2, 3 und Abs. 4 Satz 1 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, in denen die Verpflichteten definiert werden. Grundsätzlich ist danach der Hersteller der Interoperabilitätskomponente oder sein in der Europäischen Union ansässiger Bevollmächtigter verpflichtet, die zur Sicherstellung der grundlegenden Anforderungen erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Liegt eine Interoperabilitätskomponente vor, für die noch nicht die Erfüllung der Anforderungen nach Abs. 1 S.1 nachgewiesen wurde, hat die Person, die sie im Geltungsbereich dieser Verordnung in Verkehr bringen will, den Verpflichtungen zur Sicherstellung der grundlegenden Anforderungen nachzukommen. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn der Hersteller außerhalb der Europäischen Gemeinschaft seinen Sitz hat, keinen Bevollmächtigten benannt hat und den Verpflichtungen zur Sicherstellung der grundlegenden Anforderungen nicht nachgekommen ist. In diesem Fall treffen den Importeur der Interoperabilitätskomponente diese Verpflichtungen.

Nach **Absatz 3** obliegt den Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die die Verwendung der Interoperabilitätskomponente in ihrem strukturellen Teilsystem zu verantworten haben, die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften. Eine Gewährleistung der Einhaltung der nationalen Anforderungen durch benannte Stellen oder die Sicherheitsbehörde ist nicht angezeigt, da diese nicht zwangsläufig in den Zulassungsprozess eingebunden sind.

Abs. 5 HS. 1 setzt die Vorschrift des Artikels 13 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um. Bei umfangreichen Änderungen an bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten oder Änderungen in Bezug auf den Einsatzbereich liegen geänderte Umstände vor, die eine erneute Beurteilung der Interoperabilität der Komponenten und der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erfordern.

zu § 11

§ 11 dient der Umsetzung der Artikel 12 Abs. 1 und 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG. Danach haben die Mitgliedstaaten alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, damit die grundlegenden Anforderungen durch die betreffenden Interoperabilitätskomponenten nicht weiter beeinträchtigt werden.

Die Maßnahmen werden auf § 5a Abs. 2 AEG gestützt. Hierbei kann es sich um Maßnahmen handeln, um den Einsatzbereich der Komponenten zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen. Dies beinhaltet auch Maßnahmen gegenüber demjenigen, der die Erklärung über die Konformität und gegebenenfalls Gebrauchstauglichkeit ausgestellt hat (Artikel 12 Abs. 3). Die geeigneten Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der Auffassung der Kommission zu treffen. Die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde soll zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die Kommission über ihren Verdacht und die hieraus resultierenden notwendigen geplanten Maßnahmen unterrichten, da die letztendliche Entscheidung über die Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen bei der Kommission liegt (vgl. Artikel 12 Abs. 2 Satz 2).

Bevor nach Durchführung des Schutzklauselverfahrens endgültig feststeht, dass eine Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen vorliegt, sind nur vorläufige Maßnahmen bei Gefahren für Leib, Leben und Gesundheit zulässig. Da die Entscheidung bei der Kommission liegt und eine deutsche Entscheidung insoweit nur vorläufigen Charakter hat, entspricht es dem Gebot der Verhältnismäßigkeit, nur bei dringenden Gefahren vorläufige Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Soweit Gefahren für Leib, Leben und Gesundheit vorliegen, kann nicht abgewartet werden, bis über die Kommission auch die anderen Mitgliedstaaten informiert werden. Der Zeitraum bis zum Eingreifen der nationalen Sicherheitsbehörden muss bei erheblichen Gefahren so kurz wie möglich gehalten werden. Dies rechtfertigt die Verpflichtung, die übrigen Mitgliedstaaten zu informieren.

Wenn einer nach Landesrecht zuständigen Aufsichtsbehörde Tatsachen bekannt werden, die auf eine Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen durch eine Interoperabilitätskomponente hinweisen, unterrichtet sie die Sicherheitsbehörde und es gilt das Verfahren nach Absatz 1 (**Absatz 2**).

Zu § 12

Die Vorschrift ist angelehnt an die bisherige Regelung des § 7 KonVEIV.

Absatz 1 Nr. 1 dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 2 und 14 Abs. 2 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG. Die Inhaber von Inbetriebnahmegenehmigungen haben durch

einen bestimmungsgemäßen Gebrauch, Instandhaltung und Pflege zu gewährleisten, dass die strukturellen Teilsysteme dauerhaft die sie betreffenden Anforderungen erfüllen. Als Maßstab gilt der im Zeitpunkt der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung vorliegende Zustand.

Absatz 1 Nr. 2 setzt die Artikel 22 a bzw. 24 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um und verpflichtet die Eisenbahnen und die Halter von Eisenbahnfahrzeugen für ihre strukturellen Teilsysteme Infrastruktur- und Fahrzeugverzeichnisse zu erstellen, zu aktualisieren und zu veröffentlichen. Zur sprachlichen Unterscheidung des von der Registerbehörde zu führenden Fahrzeugeinstellungsregisters werden die von den EVUs und EIUs zu führenden Register in dieser Verordnung als Verzeichnisse bezeichnet.

zu § 13

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung des § 11 KonVEIV und dient der Umsetzung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten aus Artikel 20 Abs. 4 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG. Die gleiche Problematik stellt sich auch bezüglich der deutschen benannte(n) Stelle(n). Zur Beurteilung, ob sie dauerhaft die an sie gestellten Anforderungen erfüllt (bzw. erfüllen), ist die Anerkennungsstelle auf entsprechende Informationen von den Betroffenen angewiesen (s. Artikel 20 Abs. 3 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG).

zu § 14

Absatz 1: Die Vorschrift setzt die Regelung in Anhang VI Nr. 6 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG um, wonach das technische Dossier und die Konformitätsbescheinigung vom Auftraggeber oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aufzubewahren sind. Darüber hinaus sind auch die sonstigen inbetriebnahmerelevanten Unterlagen während der Lebensdauer des strukturellen Teilsystems aufzubewahren und bei einer Übertragung der sicherheitlichen Verantwortung für ein strukturelles Teilsystem dem Übernehmer zu übergeben, damit dieser Kenntnis von seinen Verantwortlichkeiten und eine Legitimationsgrundlage für den Betrieb des strukturellen Teilsystems erhält.

Absatz 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass nur umfangreiche Umrüstungen und Erneuerungen einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen. Aber auch Änderungsarbeiten von geringem Umfang können ein Sicherheitsrisiko beinhalten. Zur Nachprüfbarkeit sind eine Dokumentation und Aufbewahrung vorgeschrieben.

zu § 15

Die Vorschrift regelt die Aufgaben der benannten Stellen und entspricht der Regelung in

§ 10 der KonVEIV. Sie haben auf schriftlichen Antrag hin die Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten nach Artikel 13 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zu bewerten und die entsprechenden Bescheinigungen auszustellen sowie die EG-Prüfung von Teilsystemen nach Artikel 18 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG durchzuführen.

zu § 16

Benannte Stellen können Teile des EG-Prüfverfahrens und des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens durch Dritte (Unterauftragnehmer) ausführen lassen. Eine benannte Stelle darf jedoch lediglich Teilaufgaben eines EG-Prüfverfahrens vergeben, da andernfalls die Bedeutung der Anerkennung verloren ginge. Unterauftragnehmer müssen nicht anerkannt werden. Die Anerkennungsstellen müssen die Möglichkeit erhalten, bei hinreichenden Bedenken gegen eine Unterauftragsvergabe tätig zu werden. Unterauftragnehmern ist es untersagt, ihrerseits Unteraufträge zu vergeben, um das Vertrauen in die Kohärenz des Systems nicht zu gefährden.

Die Übertragung an Unterauftragnehmer führt nicht zu einer Übertragung der Pflichten und Verantwortung der jeweiligen benannten Stelle.

zu § 17

Absatz 1 beschreibt die Mitteilungspflicht der benannten Stellen, falls eine andere benannte Stelle die Kriterien des Anhangs VII der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG nicht mehr erfüllt.

Nach **Absatz 2** müssen die benannten Stellen andere benannte Stellen sowohl im Inland als auch im Ausland und die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden über sämtliche ausgesetzten, zurückgezogenen sowie verweigerte Konformitätsbescheinigungen und die zu Grunde liegenden Umstände unverzüglich informieren. Die Regelung dient der Aufrechterhaltung der Sicherheit im Eisenbahnwesen, da die Zertifikate der benannten Stellen europaweit anzuerkennen sind und ohne triftigen Grund nicht hinterfragt werden dürfen. In „NB-Rail“ haben sich die benannten Stellen des Eisenbahnsektors zusammengeschlossen und damit eine Plattform geschaffen, die die nötige Transparenz sicherstellt.

Nach **Absatz 3** müssen die benannten Stellen die Aufsichtsbehörden anderer Mitgliedstaaten im Rahmen der Eisenbahnaufsicht mit allen notwendigen Informationen unterstützen.

Absatz 4: Nach den Artikeln 20 Abs. 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG wird eine sog. Koordinierungsgruppe geschaffen, die die Arbeiten der benannten Stellen koordiniert und europaweit einheitliche Standards gewährleisten soll. Die benannten Stellen sind verpflichtet, die Arbeit dieser Gruppe zu unterstützen.

zu § 18

Die Vorschrift regelt das Übertragungsverfahren und dient der Konkretisierung der Regelung des § 25b AEG. Der Antrag auf Anerkennung ist schriftlich an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten, sofern vorliegend sind entsprechende Formblätter zu verwenden.

Die Anerkennung und somit die Übertragung der Aufgaben erfolgt durch schriftlichen Bescheid, in dem ggf. die Anerkennung auf bestimmte Teilsysteme eingegrenzt werden kann.

zu § 19

§ 19 setzt die Regelung der Artikel 20 Abs. 3 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG in deutsches Recht um. War die Übertragung der Aufgaben von Beginn an rechtswidrig, weil die Kriterien nach Anhang VII nicht eingehalten wurden, ist die Aufgabenübertragung zurückzunehmen.

Sind erst nachträglich Umstände eingetreten, die die Versagung der Aufgabenübertragung rechtfertigen würden, ist die Anerkennung zu widerrufen. Auch bei Rücknahme oder Widerruf der Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle behalten die von der benannten Stelle ausgestellten Bescheinigungen grundsätzlich weiterhin ihre Gültigkeit.

zu § 20

Die Neuregelung zum Fahrzeugeinstellungsregister konkretisiert die Neuregelungen des § 25a AEG. Das Register enthält die Angaben nach **Absatz 1**.

Eingestellt werden zunächst lediglich neue Fahrzeuge (**Absatz 2**).

Angaben zum Altbestand sind innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der Verordnung der Registerbehörde zur Aufnahme in das Register zu übermitteln (**Absatz 3**).

Änderungen an den relevanten Angaben sind der Registerbehörde unverzüglich anzuzeigen (**Absatz 4**).

zu § 21

Die Regelung zu den Zugangsberechtigten zum Fahrzeugeinstellungsregister dient der Umsetzung der Regelung des Art. 14 Abs. 4 Buchstabe c der Richtlinie 96/48/EG sowie 2001/16/EG.

Bis zur Aufnahme eines Leserechts der zuständigen Aufsichts- und Genehmigungsbehörden der Länder in das AEG erhalten diese Auskünfte aus dem Register im Rahmen der Amtshilfe.

zu § 22

Die Schaffung von Bußgeldtatbeständen ist für die Durchsetzung der in dieser Verordnung geregelten Pflichten unverzichtbar. Auch der europäische Gesetzgeber hat in der Erwägung Nr. 29 der Richtlinie 2004/49/EG bestimmt: „Die Mitgliedstaaten sollen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.“ Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG und die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sind nicht getrennt voneinander zu betrachten; sie ergänzen sich vielmehr. Während die Interoperabilitäts-Richtlinien die Sicherheitsanforderungen für die Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems festlegen, definiert die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit gemeinsame Anforderungen für das Gesamtsystem (vgl. Erwägung 7 der Richtlinie 2004/49/EG). Demzufolge gelten die Erwägungen des Europäischen Parlamentes und des Rates bezüglich der Sanktionierung von Verstößen gegen die Aufrechterhaltung der Sicherheit genauso für die Verpflichtungen der Beteiligten, die sich aus den Interoperabilitäts-Richtlinien ergeben. Auch in der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 07. Mai 2003 „Verbesserte Umsetzung der Richtlinien des neuen Konzepts“ (KOM(2003)240) werden geeignete Durchsetzungsmaßnahmen gefordert, um den Bürgern ein hohes Maß an Schutz zu bieten. Für nicht konforme Produkte müssen Sanktionen und Strafen festgesetzt werden, die wirkungsvoll genug sind, um eine abschreckende Wirkung zu entfalten (vgl. Zif. 2.5 der KOM (2003)240).

Zu Anlage 1

Die Anlage 1 entspricht dem deutschen Teil des transeuropäischen Eisenbahnnetzes.

Zu Anlage 2

In dieser Anlage werden die TSI für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem in deutsches Recht umgesetzt, soweit diese aufgrund ihres Verordnungsranges nicht bereits unmittelbar gelten.

1. Teilsystem Infrastruktur

Die TSI „Infrastruktur“ für den Hochgeschwindigkeitsbereich gilt für Infrastrukturen und Fahrzeuge für Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde.

Fakultativ kann sie auch auf Bauvorhaben angewendet werden, die im Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch nicht für eine Nutzung mit Geschwindigkeiten von 200 km pro Stunde oder mehr vorgesehen sind.

2. Teilsystem Fahrzeuge

2.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die TSI „Fahrzeuge“ findet Anwendung auf Züge (Verbände von Fahrzeugen), die für Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde ausgelegt sind.

2.2 konventionelles Eisenbahnsystem

a) TSI „Fahrzeuge-Lärm“

Die TSI „Fahrzeuge-Lärm“ gilt gem. Kapitel 1.1 für Lärmimmissionen, die von Güterwagen, Lokomotiven, Triebzügen und Reisezugwagen ausgehen, und somit für Regelfahrzeuge im Sinne des § 18 EBO.

Auf bestehende Fahrzeuge sind die Vorschriften und Grenzwerte der TSI „Fahrzeuge – Lärm“ gemäß Kapitel 7.6 nur anzuwenden bei Erneuerungen oder Umrüstungen. Bei vorhandenen Lokomotiven, Triebzügen und Reisezugwagen ist lediglich nachzuweisen, dass sich deren Geräusche durch die Erneuerung oder Umrüstung nicht erhöhen.

Gemäß Art. 4. 2 Satz 2 sind Gleisstandhaltungsfahrzeuge während der Überführungsfahrt als Lokomotiven zu betrachten, müssen aber während des Arbeitens nicht den Anforderungen der TSI entsprechen. Gleisstandhaltungsfahrzeuge, die Nebenfahrzeuge im Sinne des § 18 Abs. 1 S. 2 EBO sind, strahlen bei Arbeitseinsatz teilweise bedingt durch die Technologie erhebliche Lärmemissionen ab, die die Grenzwerte deutlich überschreiten, sodass die TSI bei diesen Fahrzeugen nur für Fahrten, nicht jedoch für Arbeitseinsatz anwendbar ist.

b) TSI „Fahrzeuge-Güterwagen“

Die TSI enthält alle technischen Mindestanforderungen, denen neue oder umgebaute Güterwagen genügen müssen, die nach Veröffentlichung der TSI in Dienst gestellt werden. Autoreisezugwagen – d.h. Waggons, die dem Transport von Kraftfahrzeugen in Autoreisezügen dienen – sind wegen der hohen zugelassenen Geschwindigkeiten als Reisezugwagen klassifiziert und fallen nicht unter diese TSI.

3. Teilsystem Energie

Die TSI „Energie“ für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitssystem gilt für alle ortsfesten Einrichtungen, die zur Bahnstromversorgung der Züge dienen (Kap. 2.1), sowie für die Stromabnehmer der Fahrzeuge.

4. Teilsystem „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“

4.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und

4.2 Konventionelles Eisenbahnsystem

Für beide Systembereiche findet die jeweilige TSI Anwendung auf das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung und umfasst somit alle Funktionen, die einen sicheren Betrieb der Züge ermöglichen, um die gewünschten Betriebsabläufe zu gewährleisten, und ihre Umsetzung (s. Kap. 2.1).

Beide TSI fordern die EU-weite Einführung des harmonisierten Zugsicherungssystems European Train Control System (ETCS) im Rahmen des European Rail Traffic Management System (ERTMS) zunächst auf ausgewählten Strecken und darauf verkehrenden Triebfahrzeugen und Steuerwagen. Diese Strecken sind bis zum 27. September 2007 in Umsetzungsplänen der Mitgliedstaaten festzulegen und der Kommission zur Koordination zu notifizieren.

5. Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“

5.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die TSI „Betrieb“ für den konventionellen Bereich enthält unter anderem Anforderungen an Verfahren für die Betriebsführung im Normal- wie im Störfall, die hierfür erforderliche Ausrüstung sowie an die berufliche Qualifikation des mit grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten befassten Personals.

5.2. Konventionelles Eisenbahnsystem

Die TSI ist nach Kapitel 2.2 anwendbar auf das Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung von Eisenbahnen in Bezug auf den konventionellen Zugverkehr. Die TSI enthält ebenfalls unter anderem Anforderungen an Verfahren für die Betriebsführung im Normal- wie im Störfall, die hierfür erforderliche Ausrüstung sowie an die berufliche Qualifikation des mit grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten befassten Personals.

6. Teilsystem Instandhaltung

Die TSI Instandhaltung für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem legt die technischen und ordnungsrechtlichen Vorschriften fest sowie die notwendigen und angemessenen Verfahrensschritte hinsichtlich der Komponenten des Teilsystems „Instandhaltung“ und der Schnittstellen, die erforderlich sind, um die Interoperabilität zu gewährleisten.

Zu Anlage 3

Arbeiten, die als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung einzustufen sind

In dieser Anlage werden die Kriterien zur Einstufung in die Kategorien umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung aufgeführt. Die Anlage dient, in Fortführung des Kriterienkatalogs zum Fahrzeugumbau in der Anlage 1 zu § 8 Abs. 2 Nr.3 der KonVEIV der Verwaltungsvereinfachung. Sie umfasst nunmehr neben dem Teilsystem Fahrzeuge auch die Teilsysteme Infrastruktur, Energie sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung.

Artikel 2 (ESiV)

zu § 1

Die Vorschrift legt den Anwendungsbereich dieser Verordnung fest.

Ausgenommen sind Netze des Regionalverkehrs, Regionalbahnen sowie Betreiber von Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3c Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG.)

Hiermit wird von denen Ausnahmemöglichkeiten des Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit Gebrauch gemacht.

Die Definition der „Netze des Regionalverkehrs“ bzw. der „Regionalbahnen“ folgt aus den Neuregelungen der § 2 Abs. 8 und 9 AEG. Hiernach sind „Netze des Regionalverkehrs“ Schienenwege, auf denen keine Züge des Schienenpersonenfernverkehrs verkehren.

Die Definition des Schienenpersonennahverkehrs (und damit im Umkehrschluss auch die Definition des Schienenpersonenfernverkehrs) ergibt sich aus der Regelung des § 2 Abs. 5 AEG. Hierunter fällt die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel dann der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Soweit es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, entscheiden nach Absatz 7 Satz 2 die beteiligten obersten Landesbehörden in Zweifelsfällen darüber, ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des Absatzes 5 vorliegt.

Regionalbahnen im Sinne des § 2 Abs. 9 AEG sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsleistungen im Inland auf Netzen des Regionalverkehrs im Sinne des Absatzes 8 erbringen. Erfasst werden auch Fahrten bis in den außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs liegenden nächstgelegenen Übergangsbahnhof. Durch die Begrenzung auf die Erbringung von Verkehrsleistungen im Inland wird klargestellt, dass Eisenbahnen, die in das Ausland verkehren bzw. aus dem Ausland kommen, hierunter nicht fallen. Das Allgemeine Eisenbahngesetz, und somit auch die hierauf beruhende Eisenbahnsicherheitsverordnung, gilt gem. § 1 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nur für Eisenbahnen und nicht für Straßenbahnen im Sinne des § 4 Personenbeförderungsgesetz. Diese müssen daher nicht mehr explizit über die Umsetzung der Ausnahmeregelung des Art. 2 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG von der Anwendung der Richtlinie ausgenommen werden.

Soweit in den nachfolgenden Vorschriften „Eisenbahnen“ genannt sind, sind dies stets nur die vom Anwendungsbereich der Verordnung erfassten Eisenbahnen.

zu § 2

Die Begriffsbestimmungen entsprechen den Definitionen des Artikels 3 der Richtlinie 2004/49/EG.

Absatz 1 entspricht der Begriffsbestimmung des Art. 3 Buchstabe h) zu den „nationalen Sicherheitsvorschriften“. Die Definition betrifft somit nationale Sicherheitsvorschriften mit Außenwirkung und somit mit Drittwirkung, die beim Netzzugang zu beachten sind.

Absatz 2 entspricht der Definition des Art. 3 Buchstabe d) und ist mit der Definition in § 2 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) identisch.

zu § 3

In dieser Bestimmung ist das Notifizierungsverfahren des Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 2004/49/EG geregelt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung notifiziert der Europäischen Kommission alle einschlägigen Sicherheitsvorschriften sowie alle Änderungen an solchen Vorschriften.

Dies setzt voraus, dass die Eisenbahnen, die vom Anwendungsbereich der Verordnung nach § 1 erfasst sind, der Sicherheitsbehörde unverzüglich sämtliche Änderungen der bereits übermittelten Sicherheitsvorschriften zur Weiterübermittlung anzeigen (**Absatz 3**). Die Übermittlungspflicht gilt entsprechend für Sicherheitsvorschriften, die von den Ländern als Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erlassen worden sind.

Die Regelung des **Absatzes 5** bestimmt, wie nach der Annahme der Gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) und Verkündung im Amtsblatt bezüglich der Entwicklung und Änderung von nationalen Sicherheitsvorschriften vorzugehen ist. Ziel ist es, das bestehende Sicherheitsniveau mindestens zu erhalten und erforderliche Anpassungen zuzulassen und eine willkürliche Diskriminierung oder eine Beschränkung des Eisenbahnbetriebs auszuschließen.

Die geplanten Änderungsvorschriften werden der Europäischen Kommission zur Prüfung vorgelegt. Das Prüfprocedere ist in Art. 8 Abs. 7 der Richtlinie 2004/49/EG für die Mitgliedstaaten festgelegt. Die Sicherheitsbehörde übermittelt die Entwürfe über das BMVBS an die Kommission. Die neue Sicherheitsvorschrift darf erst nach dem positiven Abschluss des EG-Beteiligungsverfahrens angewendet werden. Vorläufige Maßnahmen, die bei Gefahr in Verzug erforderlich sind, bleiben hiervon unberührt.

zu § 4

Die Vorschrift konkretisiert die Neuregelungen der §§ 7a, 7c AEG und dient der Umsetzung des Artikels 12 Abs. 3 der Richtlinie 2004/49/EG. Anträge auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung sind in deutscher Sprache zu stellen (**Absatz 1**).

Die für die Antragstellung erforderlichen Informationen zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung werden den Antragstellern in einem Leitfaden zur Verfügung gestellt. Dies kann z.B. über die Veröffentlichung auf der Homepage der Sicherheitsbehörde erfolgen (**Absatz 2**).

zu § 5

Die Unterrichtungspflicht nach **Absatz 1** dient der Umsetzung der Regelung des Art. 10 Abs. 5 S. 7 der Richtlinie 2004/49/EG, wonach die Sicherheitsbehörde, nachdem sie eine nationale Bescheinigung nach § 7a Abs. 4 AEG widerrufen hat, unverzüglich den anderen Mitgliedstaat, der die zugrunde liegende Sicherheitsbescheinigung erteilt, hierüber informieren muss.

Nach Art. 10 Abs. 6 der Richtlinie 2004/49/EG hat die Sicherheitsbehörde die Agentur innerhalb eines Monats über sämtliche Erteilungen, Erneuerungen, Änderungen oder den Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen bzw. Sicherheitsgenehmigungen zu informieren (**Absatz 2**).

zu § 6

Die Neuregelung setzt Art. 9 Abs. 4 der Richtlinie 2004/49/EG um. Alle Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung nach §§ 7a, 7c AEG bedürfen, haben der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Ausgeschlossen von der Berichtspflicht sind somit Regionalbahnen; die nur im Inland verkehren, Betreiber von Serviceeinrichtungen sowie Netze des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben.

zu § 7

Die Sicherheitsbehörde erstellt und veröffentlicht einen Jahresbericht nach Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG und übermittelt diesen spätestens bis zum 30. September eines jeden Jahres an die Agentur. Dieser enthält unter anderem allgemeine Angaben über den Vollzug der

Vorschriften über Sicherheitsbescheinigungen sowie der Sicherheitsgenehmigungen; eine fallscharfe Berichterstattung ist nicht erforderlich.

zu § 8

Die Schaffung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen ist aufgrund der Regelung des Art. 32 der Richtlinie 2004/49/EG erforderlich, der vorsieht, dass die Mitgliedstaaten wirksame, verhältnismäßige, nichtdiskriminierende und abschreckende Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund der Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften erlassen.

Artikel 3 (EUV)

zu § 1

Die Verordnung gilt für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb auf Infrastrukturen regelspuriger Eisenbahnen, die der Eisenbahnaufsicht des Bundes unterliegen, und somit insbesondere für die Untersuchung von Unfällen auf Eisenbahninfrastrukturen, für die eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich ist. Ausgenommen sind daher Unfälle auf nichtbundeseigenen Netzen des Regionalverkehrs oder in Serviceeinrichtungen, wie beispielsweise Häfen.

Unter den Sammelbegriff im „Eisenbahnbetrieb“ fallen dabei alle gefährlichen Ereignisse bei Bau, Betrieb und Beförderung von bzw. durch Eisenbahnen.

Der Begriff des gefährlichen Ereignisses umfasst hierbei neben den schweren Unfällen auch Unfälle und sonstige Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die zu Unfällen hätten führen können. Arbeitsunfälle im Betrieb gem. SGB VII bleiben hiervon unberührt.

zu § 2

Absatz 1 beinhaltet den Zweck der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, künftige gefährliche Ereignisse sollen verhütet sowie die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit verbessert werden.

Die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen ist nicht Gegenstand der Untersuchung, sondern bleibt den Strafverfolgungsbehörden vorbehalten.

Die Vorschrift des **Absatzes 2** steht im Zusammenhang mit der Neuregelung des § 5 Abs. 1g S. 2 des AEG. Die Untersuchung von schweren Unfällen ist nach Art. 19 Abs. 1 der Richtlinie 2004/49/EG obligatorisch.

Die Untersuchungsstelle nach § 5 Abs. 1g S. 2 AEG untersucht nicht nur schwere Unfälle, sondern auch die sonstigen gefährlichen Ereignisse, die zu schweren Unfällen hätten führen können. Es liegt im Ermessen der Untersuchungsstelle, zu entscheiden, ob ein solches gefährliches Ereignis untersucht wird oder nicht. Bei der Entscheidung, ob sie Untersuchungen aufnimmt, berücksichtigt die Untersuchungsbehörde die Art und Schwere des gefährlichen Ereignisses und die Frage, ob für das gesamte System ein Zusammenhang mit bedeutsamen Ursachen anderer Unfälle oder Störungen besteht. Ferner werden mögliche Auswirkungen auf die Eisenbahnsicherheit auf Gemeinschaftsebene sowie Anfragen von Eisenbahnen, der Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten in die Entscheidung einbezogen.

Die Untersuchung der übrigen gefährlichen Ereignisse steht im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes.

Absatz 3 enthält eine Meldepflicht für Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese haben der für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständigen Untersuchungsbehörde oder einer von dieser bestimmten Stelle sämtliche gefährlichen Ereignisse, worunter neben den schweren Unfällen beispielsweise auch Störungen fallen, unverzüglich, und somit ohne schuldhaftes Zögern, zu melden.

Die zuständige Behörde kann eine bestimmte Form der Meldung und somit beispielsweise Regelungen bzgl. anzuwendender Formblätter, vorschreiben (**Absatz 4**). Eisenbahnen haben den Untersuchungsbehörden des Bundes sämtliche erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen.

zu § 3

Die Regelung entspricht Art. 22 der Richtlinie 2004/49/EG.

Absatz 1 trifft Regelungen für zweifelhafte Zuständigkeiten oder für gefährliche Ereignisse im Grenzgebiet. Die Formulierung des Eintritts eines gefährlichen Ereignisses „an der Grenze“ in Satz 2 bedeutet, dass sich das Ereignis auf der Grenze oder in der Nähe der Grenze ereignet haben muss.

Nach **Absatz 3** führt die zuständige Untersuchungsbehörde das Verfahren im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes durch, wenn sich ein gefährliches Ereignis auf einer nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur ereignet hat, für die der Bund nach § 5 Abs. 1 S. 1 AEG in Verbindung mit § 5 Abs. 1e Nr. 4 AEG im Rahmen der Unfalluntersuchung zuständig ist.

zu § 4

Die Regelung berücksichtigt die spezifischen Besonderheiten des Eisenbahnsystems.

Sie schreibt in **Absatz 1** die frühest mögliche Sicherung und Absperrung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor.

Entscheidungen über Zutritt zur abgesperrten Unfallstelle sowie über deren Freigabe sind vom Untersuchungsbeauftragten in enger Zusammenarbeit mit der Strafverfolgungsbehörde zu treffen.

zu § 5

Die Regelung zum Untersuchungsbericht setzt Artikel 23 der Richtlinie 2004/49/EG um.

Die Öffentlichkeit wird über die Grundzüge der Untersuchung und ihren Verlauf regelmäßig unterrichtet (**Absatz 1**)

Der zu erstellende Untersuchungsbericht ist in einer der Art und Schwere des gefährlichen Ereignisses sowie der Bedeutung der Ergebnisse entsprechenden Form zu erstellen und enthält ggf. Sicherheitsempfehlungen (**Absatz 2**).

Angaben im Untersuchungsbericht, die nachteilige Auswirkungen auf Belange der inneren und äußeren Sicherheit haben können, sind gesondert aufzuführen (**Absatz 3**).

Die Vorschrift über die Anhörung vor Abschluss eines Untersuchungsberichts in **Absatz 4** dient der Umsetzung des Art. 22 Abs. 3 der Richtlinie 2004/49/EG. Die Öffentlichkeit wird über die Grundzüge der Untersuchung und ihren Verlauf regelmäßig unterrichtet.

Nach **Absatz 4 Nr. 1** haben die betroffenen Eisenbahnen, Halter, Hersteller, die Sicherheitsbehörde sowie erforderlichenfalls die beteiligten Rettungsdienste nach Hinweis der zuständigen Untersuchungsbehörde die Möglichkeit, auf Anforderung schriftlich zu den maßgeblichen Tatsachen im Entwurf Stellung zu nehmen. Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, einschließlich ihrer bevollmächtigten Vertreter, haben nach Hinweis auf der Internetseite der zuständigen Untersuchungsbehörde ebenfalls Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zu den für die Ursachenfeststellung maßgeblichen Tatsachen (**Absatz 4 Nr. 2**). Hiervon unberührt bleibt die Befugnis der Untersuchungsbehörde zur Zeugenvernehmung.

Der Untersuchungsbericht soll innerhalb eines Jahres nach dem gefährlichen Ereignis herausgegeben werden (**Absatz 5**).

zu § 6

Die für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde kann Sicherheitsempfehlungen nach Art. 25 der Richtlinie 2004/49/EG aussprechen. Diese begründen keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für das gefährliche Ereignis. Sie werden nicht an betroffene Eisenbahnen, sondern vielmehr an die Sicherheitsbehörde und soweit erforderlich an andere Stellen oder Behörden gerichtet. Die Sicherheitsbehörde stellt die Berücksichtigung und soweit erforderlich die Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen, auch solcher ausländischer Untersuchungsstellen, sicher.

§ 7

Die Vorschrift zum Jahresbericht dient der Umsetzung der Regelungen des Art. 23 Abs. 3 und 24 Abs. 2 der Richtlinie 2004/49/EG, wonach die Untersuchungsbehörde einen jährlichen Bericht über die durchgeführten Untersuchungen zu veröffentlichen und der Agentur zuzuleiten hat.

zu § 8

Die Regelung zu den Aufbewahrungs- und Lösungsfristen ist an § 27 Flugunfalluntersuchungsgesetz angelehnt.

Untersuchungsakten von Unfällen, wozu auch elektronisch geführte Akten zählen, müssen bei Unfällen mit Todesopfern von der Untersuchungsbehörde mindestens 30, andere Untersuchungsakten mindestens 20 Jahre aufbewahrt werden. Alle Untersuchungsakten und somit auch elektronisch geführte Akten können nach Ablauf dieser Zeit somit gelöscht werden.

zu § 9

Die Bußgeldvorschrift ist auf die Regelung des Art. 32 der Richtlinie 2004/49/EG zurückzuführen, die vorsieht, dass die Mitgliedstaaten wirksame, verhältnismäßige, nichtdiskriminierende und abschreckende Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund der Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften verhängen. Mit einer Ordnungswidrigkeit wird die fehlerhafte Meldung von gefährlichen Ereignissen nach § 2 Abs. 3 geahndet, da die Arbeit der Untersuchungsbehörden auf den Meldungen basiert.

Artikel 4 (Änderung der EBV)**Nr. 1 (§ 1)****a) (Absatz 1)**

Die Änderungen dient der Klarstellung, dass die Verordnung, wie bislang auch schon, nur für inländische Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt.

b) (Absatz 2)

Damit wird für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland die fakultative Möglichkeit eröffnet, einen Eisenbahnbetriebsleiter zu bestellen, sofern sie einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen und dafür ein Sicherheitsmanagement im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG nachzuweisen haben. Demgegenüber bleibt für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die keiner Sicherheitsbescheinigung bedürfen, und somit für Regionalbahnen, die ausschließlich im Inland verkehren, die Bestellung eines oder mehrerer Betriebsleiter verbindlich vorgeschrieben.

Die Änderung trägt auch dem Umstand des stärker werdenden Wettbewerbs Rechnung. Inländische öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bislang zwingend einen Betriebsleiter bestellen mussten, sollen nicht gegenüber ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen benachteiligt werden, die von der Pflicht nicht erfasst werden.

Nr. 2 (§ 4 Abs. 1 Nr. 3)

Die Änderung der Vorschrift steht im Zusammenhang mit den neuen Regelungen der §§ 7a, 7c AEG zur Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung. Nach § 7a Abs. 3 AEG gelten die Anforderungen an die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als erfüllt, die einen Betriebsleiter bestellt haben. Der Betriebsleiter hat unabhängig von einem konkreten Nachweis im Verfahren zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Abs. 2 Nr. 1 AEG für die Einrichtung eines den Voraussetzungen des Artikels 9 der Richtlinie 2004/49/EG entsprechenden Sicherheitsmanagementsystems im Unternehmen Sorge zu tragen. Die Änderung bezüglich ggf. einzubindernder Dritter dient der Umsetzung des Art. 9 Abs. 2 S. 2 der Richtlinie 2004/49/EG.

Nr. 3 (§ 5 Abs. 1)

Die Geschäftsanweisung muss künftig aus den o.g. Gründen zur Neuregelung des § 7a Abs. 3 AEG auch die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems nach Art. 9 Absatz 2 und 3 i.V.m. Anhang III Nr. 1 der Richtlinie 2004/49/EG enthalten.

Artikel 5 (Änderung der EBPV)

Nr. 1 (§ 12 Abs. 7)

Der Gegenstand der Prüfung erstreckt sich im Fach Bahnbetrieb nunmehr auch auf Fragen zu Verfahren für die Durchführung von Risikoanalysen und Risikobewertungen (§ 12 Abs. 7 Nr. 7) sowie auf Elemente und Methoden eines Sicherheitsmanagementsystems nach Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG (§ 12 Abs. 7 Nr. 8).

Nr. 2 (§ 19)

Die Neureglung zum Bewerten der einzelnen Prüfungsleistungen entspricht in Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage der Regelung des § 30 der Verordnung über die Laufbahn, Ausbildung und Prüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst des Bundes (LAP-htVerwDV). Die einzelnen schriftlichen Arbeiten und Leistungen sind nach der Anlage zu bewerten.

(§20)

Die Regelung zum Feststellen und Bekanntgeben des Prüfungsergebnisses ist an die Vorschrift des § 31 LAP-htVerwDV angelehnt. In Absatz 2 ist festgelegt, wie das Gesamtergebnis bei einem Notenmittelwert bis 4,00 jeweils lautet.

Nr. 3 (Anlage)

In der Anlage ist festgelegt, welche Zwischennoten den jeweiligen Notenstufen entsprechen. Andere als die in Spalte 2 aufgeführten Zwischennoten dürfen nicht verwendet werden.

Artikel 6 (EBZugV)

Die Regelung steht im Zusammenhang mit den Neuregelungen zur Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems im Rahmen der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG bzw. der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG. In § 3 **Satz 3** erfolgt nunmehr bzgl. des Nachweises der Fachkunde eine Gleichstellung: Der Antragsteller oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen gelten ebenfalls als fachkundig, wenn sie für ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG, das im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung zugelassen wurde (s. Art. 10 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG), verantwortlich sind. Ein Verantwortlicher für ein genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem gilt zudem als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person im Sinne des § 6 Abs. 2 Nr. 3 AEG.

Artikel 7 (BEGebV)

zu Nr. 1

a) (Abschnitt 1)

Die Neuregelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz aus dem 5. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, insbesondere die Regelungen zur Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung, erfordern eine Neufassung des Abschnitts 1 des Gebührenverzeichnisses nach der Nummer 9.

Die neuen Gebührentatbestände sind zunächst nach Zeitaufwand abzurechnen. Sobald belastbare Ergebnisse der Kostenleistungsrechnung vorliegen, spätestens jedoch nach 5 Jahren, wird eine Präzisierung im Lichte der gewonnenen Erfahrungen vorgenommen und eine Pauschal- bzw. Rahmengebühr festgesetzt.

Die Höhe des Stundensatzes folgt aus der Regelung des § 2 Abs. 2, wonach der Stundensatz bei Zeitgebühren 100 Euro, für jede angefangene Stunde 25 Euro beträgt.

Bei den Regelungen der Nr. 1.15 (Entscheidung über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen sowie 1.16 (Freistellen von Bahnbetriebszwecken) handelt es sich um bereits bestehende Regelungen, die lediglich verschoben wurden, ohne dass eine inhaltliche Änderung erfolgt ist.

Die Neuregelung des § 25b AEG zur Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle im Anwendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erfordert ebenfalls eine Anpassung (Nr. 1.17)

b) (Abschnitt 6)

Die Zusammenführung der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (EIV) mit der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KonVEIV) in der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) erfordert eine entsprechende Anpassung des Gebührenverzeichnisses der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Getrennte Abschnitte im Teil I des Gebührenverzeichnisses für die beiden Bereiche des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sowie des konventionellen Eisenbahnsystems sind nicht mehr erforderlich, so dass diese zusammengeführt werden. Abschnitt 6 des Teils I des Gebührenverzeichnisses wird redaktionell neu gefasst und der Paragraphenfolge der TEIV angepasst.

Neu eingefügt für den Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems wurden folgende Gebührentatbestände:

- 6.6 Allgemeine Zulassung von Fahrzeugbaureihen (Bauartzulassung) nach § 7 Abs. 1 TEIV;
- 6.7 Vereinfachte Genehmigung für die Inbetriebnahme für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart nach § 7 Abs. 3 TEIV;
- 6.8 Vereinfachte Genehmigung für die Inbetriebnahme für Fahrzeuge, die bereits über eine ausländische Inbetriebnahme verfügen, nach § 8 Abs. 1 TEIV;
- 6.9 Genehmigung für die Inbetriebnahme eines umfangreich umgerüsteten oder erneuerten strukturellen Teilsystems oder Versagung des Genehmigungserfordernisses für die Inbetriebnahme eines umgerüsteten oder erneuerten strukturellen Teilsystems im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß § 9 TEIV

6.11 bis 6.15 Einstellung von Fahrzeugen in das Fahrzeugeinstellungsregister
Entfallen ist die bisherige Gebührposition 6.3, Überwachung der Anwendung und Einhaltung der TSI im Anwendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems auf der Grundlage des § 5a Abs. 2 AEG i.V.m. § 2 Nr. 3 Buchstabe a EIV. Diese Überwachungshandlung kann unter die allgemeinen Gebührentatbestände zur Eisenbahnaufsicht auf der Grundlage des § 5a AEG der Nummern 1.2 bzw. 1.3 subsumiert werden.

Die neuen Gebührentatbestände, abgesehen von den Gebührenerhebung bzgl. der Einstellungen in das Fahrzeugeinstellungsregister, sind zunächst nach Zeitaufwand abzurechnen. Sobald belastbare Ergebnisse der Kostenleistungsrechnung vorliegen, wird eine Pauschal- bzw. Rahmengebühr festgesetzt.

Bei dem Fahrzeugeinstellungsregister handelt es sich um ein Register, das bisher durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) geführt wurde.

c) (Abschnitt 7)

Abschnitt 7, der bislang die Gebührentatbestände für Amtshandlungen nach der KonVEIV enthielt, wird aufgehoben.

zu Nr. 2

Die bislang in Abschnitt 6 Nummern 6.6 und 6.7 sowie Abschnitt 7.7 und 7.8 enthaltenen Gebührentatbestände werden aus systematischen Gründen in einem selbständigen Teil des Gebührenverzeichnisses zusammengefasst.

Artikel 8

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung sowie das Außerkrafttreten der EIV und der KonVEIV.