

02.08.07

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der EntschlieÙung des Bundesrates zur Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - KonVEIV)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 31. Juli 2007 zu der oben genannten EntschlieÙung des Bundesrates (siehe Drucksache 892/04 (Beschluss)) wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat hat in seiner 807. Sitzung am 17. Dezember 2004 die EntschlieÙung gefasst, die Bundesregierung aufzufordern, kurzfristig nach Inkrafttreten der KonVEIV eine Änderungsverordnung vorzulegen, die eine ergänzende Aufzählung der von der Verordnung betroffenen Infrastrukturen zum Gegenstand hat.

Der Bundesrat hat der Zweiten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (Mantelverordnung) am 11. Mai 2007 zugestimmt (s. Drs. 236/07, 236/07 (Beschluss)). Die Verordnung wurde am 13. Juli 2007 im Bundesgesetzblatt verkündet und ist am 14. Juli 2007 in Kraft getreten (BGBl. I 2007, S. 1305).

Mit der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV, s. Artikel 1 der Mantelverordnung) wurden die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (EIV) und die KonVEIV zusammengeführt. Als Anwendungsbereich der TEIV wurde der deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems mit den darin festgelegten Infrastrukturen und den auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeugen gemeinsam mit den Ländern festgelegt. Die Karte des transeuropäischen Netzes wurde als Anhang I der Verordnung aufgenommen.

Anlage: BGBl. I 2007, S. 13005

**Zweite Verordnung
zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften*)**

Vom 5. Juli 2007

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, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Abs. 1 Nr. 1, 1c und 1d zuletzt durch Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) 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, 1994 I S. 2439),
- § 26 Abs. 1 Nr. 9 in Verbindung mit Abs. 3 Satz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Abs. 1 Nr. 9 zuletzt durch Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a des Gesetzes vom 13. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2919) geändert und § 26 Abs. 3 Satz 5 durch Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe b des Gesetzes vom 27. April 2005 (BGBl. I S. 1138) eingefügt und durch Artikel 1 Nr. 9 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) im Einvernehmen 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, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Abs. 1 Nr. 11 zuletzt durch Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) 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. 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, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Abs. 1 Nr. 13 bis 15 durch Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) 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 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

*) 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), 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), 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 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).

(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 Unterabs. 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG über den Antrag.

(4) Die Entscheidung der Sicherheitsbehörde ergeht schriftlich, nachdem das nach Artikel 7 Unterabs. 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 Fall 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 Inbetriebnah-

megenehmigung 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 Eisenbahnbetriebs 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 Inbetriebnahme-
genehmigung 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 Fahrzeugs die Eisenbahnsicherheit nicht beeinträchtigt und
2. der technischen und betrieblichen Vereinbarkeit des Fahrzeugs 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) 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 An-

wendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

(3) Als umfangreich gilt eine Umrüstung oder Erneuerung im Sinne der Anlage 3.

(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 Fall 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 so lange 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 Technischen 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 Ausstellungsverordnungen 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 verweigernde Prüfbescheinigungen und die zugrunde liegenden Umstände unverzüglich zu informieren.

(3) Die benannten Stellen haben den Aufsichtsbehörden anderer Mitgliedstaaten alle für die Durchfüh-

rung 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 alphanumerischen 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 Fahrzeugeigentümers,
4. Betriebsbeschränkungen hinsichtlich der technischen oder räumlichen Einsetzbarkeit 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 14. Juli 2007 bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in einem von der Registerbehörde bestimmten Format bis zum 1. August 2008 zu übermitteln. Die Registerbehörde stellt diese unverzüglich in das Register ein.

(4) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen sind verpflichtet, Änderungen der in das Register eingestellten Angaben sowie Ausmusterungen, die ihre Fahrzeuge betreffen, unverzüglich der Registerbehörde anzuzeigen. Die Registerbehörde nimmt die erforderlichen 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 Allgemeinen Eisenbahngesetzes 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, Nr. L 220 S. 16), der Europäischen Eisenbahnagentur, von Eisenbahnen, Haltern oder Eigentümern 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

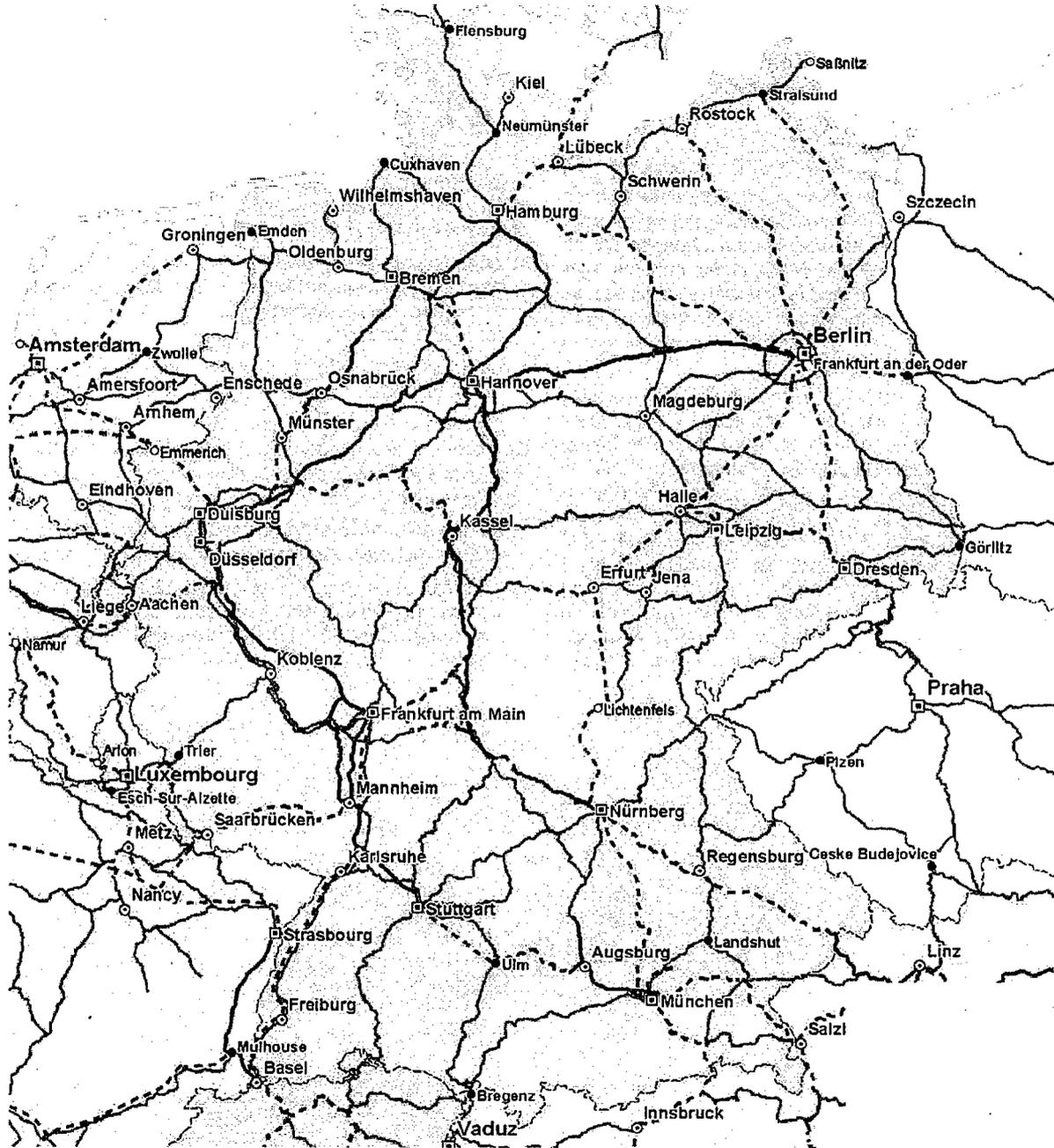
1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 oder § 9 Abs. 1 Satz 1 ein strukturelles Teilsystem erstmalig in Betrieb nimmt, umfangreich umrüstet oder umfangreich erneuert,
2. entgegen § 10 Abs. 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt.

(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 Nr. 2 über eine dort genannte Sicherstellungspflicht zuwiderhandelt oder
2. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 1 die Inbetriebnahme genehmigung 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.

**Maßnahmen, die als
umfangreiche Erneuerung oder Umrüstung einzustufen sind**

Umfangreiche Erneuerungen oder Umrüstungen liegen in der Regel vor, wenn die Projektkosten, oder im Fall 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 Umschlagkapazität 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)¹⁾
 - 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 $Q_0 \leq 200$ kN
 2. Spezialfahrzeuge 2 $Q_0 \leq 225$ kN
 - b) Zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit v_{zul}
 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen $v_{zul} \leq 160$ km/h
 2. Triebwagen mit Drehgestellmasse $m^+ > 10$ t $v_{zul} \leq 160$ km/h
 3. Triebwagen, Reisezugwagen $v_{zul} \leq 200$ km/h
 4. Güterwagen, Spezialfahrzeuge $v_{zul} \leq 120$ km/h
 - c) Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag uf_{zul}
 1. Lokomotiven, Triebköpfe $uf_{zul} \leq 150$ mm
 2. Güterwagen, Spezialfahrzeuge $uf_{zul} \leq 130$ mm
 3. Triebwagen mit besonderen Merkmalen
(d.h. tiefer Schwerpunkt, niedrige Radsatzkräfte) $uf_{zul} \leq 165$ 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 – Fahr-sicherheit Fahrwegbeanspruchung und Fahrverhalten“ oder
 - CEN TC 256 – EN 14363 „Bahnanwendungen – Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von Schienen-fahrzeugen – Prüfung des Fahrverhaltens und stationäre Versuche“ in Tabelle 3 (Stand: EN 14363 2005-10)²⁾

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))²⁾. 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.

¹⁾ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Union Internationale de Chemins de Fer, Paris.

²⁾ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.

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 Notausstiegfenstern und -türen).

Eine Veränderung der Bauart einzelner Komponenten (Notausstiegfenster, -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 hier-nach 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 Fahrzeugs 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)²⁾ ein von der Sicherheitsbehörde anerkannter Gutachter die Zweckmäßigkeit einer Herabstufung der SSAS bestätigt. Bei Unstimmigkeiten kann die Sicherheitsbehörde herangezogen werden.

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 Lastabbremung, 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 Kuppelkonzepts (Kuppelkriterien), Änderung des Diagnosekonzepts, Änderungen des Notbrems- oder Zwangsbremskonzepts),

c) Gleitschutz mit Auswirkungen auf den Nassbremsweg.

²⁾ Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.

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 14. Juli 2007 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 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) 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 Sicherheitsziele 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 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 Allgemeinen 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 Fall 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, der Agentur und den Ländern**

(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 nicht-bundeseigenen 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 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) 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 fertiggestellt werden und ist der Agentur zuzuleiten. Den Betroffenen im Sinne des Absatzes 4 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 Erkenntnisse 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 auf Grund 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 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder einer 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), die zuletzt durch die Verordnung vom 29. Juni 2007 (BGBl. I S. 1225) geändert worden ist, 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
6.3	Genehmigung für die Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems, für das keine TSI vorliegt im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 6 Abs. 4 TEIV	nach Zeitaufwand
6.4	Genehmigung für Probefahrten im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 6 Abs. 7 TEIV	nach Zeitaufwand
6.5	Allgemeine Zulassung von Fahrzeugbaureihen (Bauartzulassung) im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 7 Abs. 2 TEIV	nach Zeitaufwand
6.6	Vereinfachte Genehmigung für die Inbetriebnahme für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 7 Abs. 4 TEIV	nach Zeitaufwand
6.7	Vereinfachte Genehmigung für die Inbetriebnahme für ausländische Fahrzeuge im Anwendungsbereich des transeuropäischen Eisenbahnsystems	§ 8 Abs. 1 TEIV	nach Zeitaufwand
6.8	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
6.9	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
6.10	Einstellung eines Fahrzeuges in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	50 Euro
6.11	Einstellung von bis zu 10 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	35 Euro je Fahrzeug
6.12	Einstellung von 11 bis zu 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	30 Euro je Fahrzeug
6.13	Einstellung von über 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 20 Abs. 2 und 3 TEIV	25 Euro je Fahrzeug
6.14	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

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. – Druck: M. DuMont Schauberg, Köln

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-0, Telefax: (02 21) 9 76 68-3 36

E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 45,00 €. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,40 € zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 2002 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Konto der Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. (Kto.-Nr. 399-509) bei der Postbank Köln (BLZ 370 100 50) oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 6,65 € (5,60 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 7,25 €.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1095

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 5702 · Entgelt bezahlt

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
2	EG-Prüfung eines Teilsystems und Ausstellen einer entsprechenden Bescheinigung im Anwendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems	§ 15 Abs. 1 Nr. 2 TEIV	nach Zeitaufwand“.

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 5. Juli 2007

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
W. Tiefensee