

23.05.18

Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Seit Jahren finden im Eisenbahnwesen im Bereich Infrastruktur und im Bereich Fahrzeuge unterschiedliche Verfahrensvorschriften Anwendung, obwohl das europäische Verfahren der Inbetriebnahmegenehmigung in beiden Bereichen gleichermaßen Anwendung findet. Der Bereich Fahrzeuge wird weitgehend von europarechtlich harmonisierten Vorschriften erfasst. Im Bereich der Infrastruktur gelten weiterhin eine Vielzahl von nationalen Vorschriften und ergänzend notwendige Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Ziel ist es daher, eine Verordnung zu erstellen, welche für beide Bereiche die Vorschriften der Richtlinie 2008/57/EG beinhaltet sowie die bisherigen nationalen Verfahren unter Berücksichtigung der jeweiligen Spezifika vereinheitlicht und ersetzt. Damit einhergehend ist die Umbenennung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung in „Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung“ angezeigt, da die Verordnung nicht mehr ausschließlich die Umsetzung europäischer Vorgaben enthält, sondern auch einen nationalen Teil mit berücksichtigt und hauptsächlich Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren regelt.

B. Lösung

Die Neufassung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung stellt die Fortentwicklung der mit dem Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge von 2013 begonnenen Reform der Eisenbahnfahrzeugzulassung dar. Eine wichtige Zwischenetappe war dabei das im Juni 2015 in Kraft getretene Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Neben Regelungen für Neufahrzeuge wurde dabei ein wesentlicher Teil der Prüftätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auf private Stellen verlagert, was zu einer Entlastung der Behörde führte, ohne das hohe Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr einzubüßen.

Mit dem Inkrafttreten der Zehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften im Juni 2016 wurden zudem im Bereich von Umrüstungen und Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass unter be-

stimmten Voraussetzungen eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors ermöglicht wird.

Anknüpfend an die bereits erfolgte Rechtsanpassung verfolgt die Neufassung das Ziel, ein umfassendes einheitliches Regelwerk zu erstellen, welches nicht nur die EU-rechtlichen Vorgaben (insbesondere der Richtlinie 2008/57/EG) betreffend die Fahrzeugzulassung umsetzt, sondern auch die nationalen Vorschriften im Bereich der Infrastruktur mit abdeckt. Ziel ist es, die bisherigen Verwaltungsvorschriften im Bereich der Infrastruktur langfristig abzulösen.

Die vorgesehenen Änderungen beschleunigen die Genehmigungsverfahren und sorgen für klare Verantwortlichkeiten und Rechtssicherheit für die Vielzahl der Beteiligten in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge.

Da die Zulassungen auf der Grundlage einer neuen Rechtsgrundlage – nämlich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – erfolgen, ist die Bundeseisenbahngebührenverordnung entsprechend anzupassen.

C. Alternativen

Das zwischen dem Sektor Schienenfahrzeuge und dem Bund vereinbarte Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vom 26. Juni 2013 verlangt die im Entwurf vorgesehenen Änderungen für Fahrzeugzulassungen.

Die umzusetzenden Regelungen der Richtlinie 2008/57/EG decken im Bereich der Infrastruktur nicht alle zu betrachtenden technischen Anlagen ab. Auch diese Anlagen bedürfen einer behördlichen Betrachtung. Würden diese Anlagen nicht von dieser Verordnung erfasst, müssten parallel Vorgaben in ergänzenden Rechtsetzungsakten erlassen werden. Zur Vermeidung paralleler Genehmigungsverfahren und ergänzender Vorschriften, die zusätzlichen Aufwand sowohl für die Wirtschaft als auch für die Verwaltung zur Folge hätten, sollen diese in einer Rechtsverordnung zusammengefasst und in Orientierung an den europäischen Vorgaben vereinheitlicht werden.

Daneben wird durch diese Verordnung das praktische Bedürfnis der Infrastrukturunternehmen an der Legalisierung von zwischenzeitlichen Bauzuständen realisiert. Ohne diese Änderung blieben zwischenzeitliche Bauzustände weiterhin unzulässig und mit Ordnungswidrigkeiten bewehrt.

Die Regelung der Genehmigungstatbestände im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik ermöglicht zudem eine Anpassung der Überwachungsaktivitäten des Eisenbahn-Bundesamtes. Ohne die Änderung könnte die Bau- und Eisenbahnaufsicht insoweit nicht modifiziert werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2,47 Millionen Euro pro Jahr. Sieben neue bzw. geänderte Informationspflichten mit Bürokratiekosten von rund 2,47 Millionen Euro jährlich sind im Erfüllungsaufwand enthalten. Im Sinne der „One in, one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 2,47 Millionen Euro dar. Ein Teil dessen wird durch die Entlastung aufgrund der Neunten und der Zehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften kompensiert. Für den übrigen jährlichen Erfüllungsaufwand wird die Bundesregierung die Kompensation außerhalb dieses Regelungsvorhabens realisieren.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 285 000 Euro pro Jahr (Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt). Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich auf vier Planstellen des gehobenen Dienstes beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Personalmehrbedarf wird Gegenstand künftiger Haushaltsaufstellungsverfahren. Dieser zusätzliche Erfüllungsaufwand wird durch Gebühren in Höhe von ca. 1,4 Millionen Euro jährlich gedeckt.

Auf Länderebene (einschließlich Kommunen) entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten durch Gebühren entstehen der Wirtschaft jährlich in Höhe von insgesamt rund 1,4 Millionen Euro. Einer rechnerischen Gebühreneinsparung im Rahmen der Fahrzeugzulassung in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro stehen rechnerische Mehrkosten durch Gebühren in Höhe von rund 2,9 Millionen Euro bei Infrastrukturprojekten, insbesondere bei Anlagen im Bereich der Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik, gegenüber. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

23.05.18

Vk

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung
eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 23. Mai 2018

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Regierenden Bürgermeister
Michael Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Dreizehnte 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.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Prof. Dr. Helge Braun

Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund

- des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 1c, 1d und 1e jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil und Nummer 1d zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) geändert, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1c durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) neu gefasst, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1e durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) eingefügt und § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden sind,
- des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 1a, Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), § 26 Absatz 1a und Absatz 3 Satz 6 zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804) geändert sowie § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

Artikel 1

Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem

(Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV)

Inhaltsübersicht

T e i l 1

A l l g e m e i n e V o r s c h r i f t e n

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Grundlegende Anforderungen
- § 4 Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften

- § 5 Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität
- § 6 Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften
- § 7 Notifizierung von technischen Vorschriften

T e i l 2

I n b e t r i e b n a h m e g e n e h m i g u n g

Kapitel 1

Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung

- § 8 Erfordernis der Inbetriebnahmegenehmigung
- § 9 Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind
- § 10 Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind
- § 11 Verfahren für die Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung
- § 12 Nebenbestimmungen
- § 13 Verfahren bei Genehmigung für mehrere Staaten

Kapitel 2

Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung

- § 14 Umrüstung und Erneuerung
- § 15 Verfahren bei Umrüstung und Erneuerung

Kapitel 3

Probefahrten

- § 16 Probefahrten

Kapitel 4

Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge

- § 17 Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge
- § 18 Genehmigung einer Fahrzeugserie
- § 19 Genehmigung einer Fahrzeugvariante
- § 20 Genehmigung eines Fahrzeugtyps
- § 21 Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung

Kapitel 5

Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

- § 22 Ergänzende Vorschriften für die erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung

- § 23 Ergänzende Vorschriften für Umrüstungen oder Erneuerungen

Teil 3

Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme

- § 24 Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten
- § 25 Interoperabilitätskomponenten, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen
- § 26 Verwendung von Bauprodukten und Anwendung von Bauarten
- § 27 Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen
- § 28 Marktaufsicht

Teil 4

Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

- § 29 Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen
- § 30 Pflichten bei Maßnahmen zur Umrüstung oder Erneuerung
- § 31 Weitere Unterrichtungspflichten
- § 32 Aufbewahrungs-, Weitergabe- und Aufzeichnungspflichten

Teil 5

Benannte Stellen, bestimmte Stellen

- § 33 Aufgaben der benannten Stellen
- § 34 Aufgaben der bestimmten Stellen
- § 35 Anerkennungsverfahren
- § 36 Rücknahme und Widerruf
- § 37 Unterauftragsvergabe

Teil 6

Register für Fahrzeuge und Fahrzeugkennzeichnung

- § 38 Fahrzeugeinstellungsregister
- § 39 Fahrzeugkennzeichnung
- § 40 Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

Teil 7

Schlussbestimmungen

- § 41 Ordnungswidrigkeiten
- § 42 Übergangsvorschriften

- Anlage 1 Umsetzung von Entscheidungen und Beschlüssen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- Anlage 2 Übrige Eisenbahninfrastruktur
- Anlage 3 Inhalt und Umfang des nach § 9 Absatz 1 vorzulegenden technischen Dossiers zur Prüferklärung für die EG-Prüfung
- Anlage 4 Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung einzustufen sind
- Anlage 5 Maßnahmen, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen sind
- Anlage 6 Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur
- Anlage 7 Gegenstand einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen

Teil 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Bedingungen für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nach Maßgabe der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1, L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist.

(2) Die Bedingungen betreffen

1. die Planung,
2. den Bau,
3. die Inbetriebnahme,
4. den Betrieb,
5. die Instandhaltung,
6. die Umrüstung und
7. die Erneuerung

von Bestandteilen des Eisenbahnsystems.

(3) Die Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie gilt nicht für historische Fahrzeuge und nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen sowie ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ der Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
2. „benannte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, die damit betraut ist, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für strukturelle Teilsysteme durchzuführen;
3. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur;
4. „bestimmte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, die damit betraut ist, das Prüfverfahren nach Artikel 17 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG durchzuführen;
5. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems nicht verändert wird;
6. „erstmalige Inbetriebnahme der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur“ die Inbetriebnahme nach erfolgter Errichtung einer neuen Strecke, eines neuen Bahnhofs oder Haltepunktes an einer neuen Strecke, mit der eine bislang noch nicht bestehende Verbindung geschaffen wird;
7. „Fahrzeugserie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;
8. „Fahrzeugtyp“ das Baumuster eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugserie entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des ersten zu fertigenden, des umzurüstenden oder des zu erneuernden Fahrzeugs nach einer EG-Baumusterprüfbescheinigung nach Anhang I Modul SB des Beschlusses 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1);
9. „Fahrzeugvariante“ ein Fahrzeug, welches mit den Fahrzeugen einer genehmigten Fahrzeugserie in Teilen übereinstimmt;
10. „Grenzbetriebsstrecke“ der Streckenabschnitt zwischen festgelegten Bahnhöfen beiderseits einer Staatsgrenze, einschließlich dieser Bahnhöfe;
11. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr;
12. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein strukturelles Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, wobei sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software umfasst sind;

13. „notifizierte technische Vorschriften“ die notifizierte nationalen technischen Vorschriften nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;
14. „Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung noch nicht genehmigter technischer oder betrieblicher Parameter struktureller Teilsysteme oder Fahrten zur Erprobung der sicheren Integration der strukturellen Teilsysteme untereinander; die Erprobung ist nur vorübergehend und schließt einen bestimmungsgemäßen Betrieb, insbesondere die Beförderung von Personen und Gütern, aus;
15. „Prüfsachverständiger“ eine unabhängige, fachkundige natürliche Person nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die die Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt;
16. „sichere Integration“ die Maßnahme zur Sicherstellung, dass die Eingliederung eines Elements, wie beispielsweise ein neuer Fahrzeugtyp, ein Netzprojekt, ein Teilsystem, ein Bauteil, ein Verfahren, eine Komponente, eine Software oder eine Organisation, in ein bestehendes System keine inakzeptablen Risiken für das Gesamtsystem zur Folge hat;
17. „sicherungstechnische Systeme“ Systeme in der Signaltechnik und der Telekommunikationstechnik, die zur Sicherheit im Eisenbahnsystem beitragen;
18. „technische Kompatibilität“ die Fähigkeit von zwei oder mehr strukturellen Teilsystemen oder Teilen davon, die mindestens über eine gemeinsame Schnittstelle verfügen, zusammenzuwirken und dabei ihre eigenen betrieblichen Auslegungsmerkmale und ihr erwartetes Leistungsniveau zu behalten;
19. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2008/57/EG, der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6) oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1), die jeweils zuletzt durch die Richtlinie 2007/32/EG (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63) geändert worden sind, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten;
20. „technische Vorschriften“ die nationalen technischen Vorschriften, die zusätzlich zu den notifizierte technischen Vorschriften im Bereich der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;
21. „Teilprüfung“ eine auf einen vom Antragsteller definierten in sich abgeschlossenen Teil des Antragsgegenstands beschränkte Prüfung;
22. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführten strukturellen und funktionellen Teilsysteme;
23. „übrige Eisenbahninfrastruktur“ alle baulichen Anlagen, die nicht in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung enthalten sind;
24. „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert wird;

25. „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile des strukturellen Teilsystems, die im Rahmen einer beantragten Genehmigung einer Fahrzeugvariante oder einer angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden;
26. „Zeitpunkt der Antragstellung“ Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Genehmigung eines Bestandteils des Eisenbahnsystems beim Eisenbahn-Bundesamt;
27. „zwischenzeitliche Betriebsaufnahme“ die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf einer Eisenbahninfrastruktur, die noch nicht den baulichen Endzustand erreicht hat;
28. „Zwischenzustände“ für einen Übergangszeitraum bestehende, in sich abgeschlossene Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur, die sich infolge des baulichen Fortschritts ergeben und nicht den baulich realisierten Endzustand der Gesamtmaßnahme darstellen.

§ 3

Grundlegende Anforderungen

Das Eisenbahnsystem, seine strukturellen Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich ihrer Schnittstellen müssen die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG jeweils für sie festgelegt sind.

§ 4

Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften

(1) Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sind nach Maßgabe der Anlage 1 anzuwenden. Die Pflicht zur Anwendung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, die unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union sind, bleibt unberührt.

(2) Von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sind ausgenommen

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Netzen genutzte Fahrzeuge;
2. Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden; ein lokal begrenzter Einsatz liegt vor, wenn die Infrastrukturen ausschließlich lokale Erschließungsfunktion haben;
3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;
4. Fahrzeuge, die in erster Linie auf Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind;

5. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes sowie Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen fahren.

Satz 1 gilt nicht für Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore und Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz sowie Fahrzeuge, die auf diesen Strecken verkehren. Eine Strecke mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz liegt auch dann vor, wenn die Strecke geteilt ist und der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke nicht eigenständig betrieben werden kann. Nach Satz 1 ausgenommene Fahrzeuge dürfen bis in den nächsten Bahnhof einer nicht ausgenommenen Infrastruktur verkehren.

(3) Funktional getrennt nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bedeutet, dass in der Regel keine Züge zwischen dem übrigen und dem davon funktional getrennten Netz übergehen. Das schließt nicht aus, dass

1. Züge aus dem funktional getrennten Netz in angrenzende Bahnhöfe des übrigen Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übrigen Netz genutzt werden,
2. in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (S-Bahnen), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastrukturanforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen oder
3. Hybridfahrzeuge, deren technische Parameter den Einsatz in dem funktional getrennten Netz und dem übrigen Netz zulassen, regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden.

(4) Abweichend von Absatz 2 Satz 1 müssen die Bestandteile des Eisenbahnsystems, die unter die vorgenannte Vorschrift fallen, ausschließlich die technischen Anforderungen der

1. Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S.110) in der jeweils geltenden Fassung,
2. Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394), die durch die Verordnung (EU) 2016/912 (ABl. L 153 vom 10.6.2016, S. 28) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und
3. Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421) in der jeweils geltenden Fassung

erfüllen. § 5 gilt entsprechend.

(5) Bestehende Infrastrukturen und bestehende Fahrzeuge müssen nicht den neuen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität oder deren Änderungen genügen. Diese sind erst bei einer Umrüstung oder Erneuerung anzuwenden. Satz 1 gilt nicht, sofern eine Pflicht zur Anpassung in der jeweiligen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität ausdrücklich festgelegt ist. Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen

sind die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Bezug auf die jeweilige Umrüstung oder Erneuerung anzuwenden.

(6) Absatz 5 gilt für notifizierte technische Vorschriften und für technische Vorschriften entsprechend.

§ 5

Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt kann in den folgenden Fällen auf Antrag Ausnahmen von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zulassen:

1. bei Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder die Umrüstung einer Strecke oder von Fahrzeugen betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer Eisenbahninfrastruktur oder von Fahrzeugen, soweit die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität 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 eine rasche Wiederherstellung des Netzes bei teilweiser oder vollständiger Anwendung der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht sinnvoll ist;
4. bei Fahrzeugen, die auch in Drittländern mit einer anderen Spurweite als der Regelspurweite verkehren sollen.

(2) Der Antrag ist schriftlich zu stellen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird. Der Antragsteller muss dem Antrag die Unterlagen nach Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG beifügen.

(3) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt Mängel in dem Antrag fest, gibt es dem Antragsteller unter Angabe der Gründe Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel.

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 9 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG über den Antrag. Es übermittelt der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation für die Interoperabilität eine Liste der Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 1 in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium auf deutschem Gebiet.

(5) Die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antrag ergeht schriftlich, nachdem das nach Artikel 9 Absatz 2, 4 und 5 in Verbindung mit Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehene Verfahren abgeschlossen ist. Sofern das Eisenbahn-Bundesamt Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach Absatz 1 zulässt, erstellt es ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.

§ 6

Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften

(1) Für strukturelle Teilsysteme sind zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einschließlich der technischen Kompatibilität und der sicheren Integration die folgenden Vorschriften anzuwenden:

1. die entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
2. die notifizierten technischen Vorschriften, die die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ergänzen, und
3. die technischen Vorschriften, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zusätzlich gelten.

(2) Für die Genehmigung von Fahrzeugen, Fahrzeugserien, Fahrzeugvarianten und Fahrzeugtypen sind die Vorschriften nach Absatz 1 Nummer 2 und 3 maßgeblich, die zum Zeitpunkt der Antragstellung anzuwenden waren. Liegt der Zeitpunkt der Antragstellung für Fahrzeuge mehr als sieben Jahre zurück, so gelten die Anforderungen, die zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar waren.

(3) Für Umrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen sind die Vorschriften nach Absatz 1 Nummer 2 und 3 maßgeblich, die zum Zeitpunkt der Anzeige anzuwenden sind. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend. Abweichend von Satz 1

1. gelten für Fahrzeuge die auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Genehmigung einer Fahrzeugserie oder gültigen Genehmigung einer Fahrzeugvariante erstmals in Betrieb genommen worden sind, die Anforderungen nach Absatz 1 Nummer 2 und 3, welche für die Erstserie anwendbar waren; liegt der Zeitpunkt der Antragstellung für die Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, so gelten die Anforderungen, die zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar waren,
2. kann der Halter durch ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6, L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung nachweisen, dass die Schnittstellen die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

(4) Für Bestandteile des Eisenbahnsystems, die nicht in den Anwendungsbereich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität fallen, sind zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einschließlich der technischen Kompatibilität und der sicheren Integration die notifizierten technischen Vorschriften und die für die übrige Eisenbahninfrastruktur gemäß Anlage 2 geltenden technischen Vorschriften anzuwenden. Für Fahrzeuge gelten die Absätze 2 und 3 entsprechend.

§ 7

Notifizierung von technischen Vorschriften

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt für jede anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität bei Bedarf nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftskreise eine Liste der zu notifizierenden technischen Vorschriften.

(2) Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2008/57/EG die technischen Vorschriften zu notifizieren, die gelten für

1. die offenen Punkte der einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und
2. die in den einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität eindeutig bezeichneten Sonderfälle.

(3) Für Fahrzeuge sowie das Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind außerdem nach Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG die technischen Vorschriften zu notifizieren, die Grundlage der Prüfung der technischen Kompatibilität

1. der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander sind und
2. des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz sind.

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen der zu notifizierenden technischen Vorschriften unverzüglich nach der Übermittlung durch das Eisenbahn-Bundesamt an die Kommission. Es gilt der Stand der Übermittlung.

Teil 2

Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 1

Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung

§ 8

Erfordernis der Inbetriebnahmegenehmigung

Die erstmalige Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems bedarf einer Genehmigung (Inbetriebnahmegenehmigung) durch das Eisenbahn-Bundesamt, soweit in den anwendbaren Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nicht etwas anderes bestimmt ist. Dies gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plan-genehmigung für das Vorhaben.

§ 9

Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind

(1) Sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen, wenn der Antragsteller nachweist, die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen. Hierbei hat der Antragsteller insbesondere die technische Kompatibilität und die sichere Integration nachzuweisen. Dieser Nachweis gilt als erbracht mit Vorlage

1. einer EG-Prüferklärung nach
 - a) Artikel 18 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG einschließlich eines technischen Dossiers nach Anlage 3, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI Nummer 2 der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und hierzu eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgestellt hat,
 - b) Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG einschließlich eines technischen Dossiers nach Anlage 3, nachdem eine bestimmte Stelle ein Prüfverfahren nach Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und hierzu eine Bescheinigung über die Konformität mit den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften ausgestellt hat; diese EG-Prüferklärung bezieht sich auch auf die Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Fall der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 Absatz 1 anstelle der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu beachten sind,
2. einer Erklärung des Antragstellers, dass der Bestandteil des Eisenbahnsystems die grundlegenden Anforderungen erfüllt und insbesondere die technische Kompatibilität sowie die sichere Integration gewährleistet sind und
3. einer Erklärung des Antragstellers, dass
 - a) alle ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden und
 - b) eine Bewertungsstelle einen Sicherheitsbewertungsbericht nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 erstellt hat, wenn
 - aa) eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität die Durchführung des Risikomanagementverfahrens nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorschreibt oder
 - bb) der Antragsteller bestätigt hat, dass eine signifikante Änderung vorliegt.

Eine EG-Prüferklärung nach Satz 3 Nummer 1 darf nur abgegeben werden, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und die entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften erfüllt.

(2) Wenn der Antragsteller im Falle des Absatzes 1 Satz 3 Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb bestätigt, dass eine Änderung nicht signifikant ist, hat er über die Änderung Aufzeichnungen zu führen. Die Aufzeichnungen hat der Antragsteller dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen vorzulegen.

§ 10

Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind

Sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen, wenn die folgenden Vorschriften entsprechend erfüllt sind:

1. für strukturelle Teilsysteme: § 9 Absatz 1 Satz 2 und 3 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 und 3, Satz 4 sowie Absatz 2,

2. für die übrige Eisenbahninfrastruktur: § 9 Absatz 1 Satz 2 und 3 Nummer 2 und 3 sowie Absatz 2.

§ 11

Verfahren für die Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Die Inbetriebnahmegenehmigung kann beantragt werden von

1. Eisenbahnen,
2. Haltern von Eisenbahnfahrzeugen oder
3. Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen.

Der Antrag und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen nach § 9 Absatz 1 Satz 3 sind dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich in deutscher Sprache vorzulegen.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dem Antragsteller innerhalb von vier Wochen nach Vorlage der Antragsunterlagen deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend prüft es die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens innerhalb von zwölf Wochen nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist über den Antrag. Stellt das Eisenbahn-Bundesamt vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat es dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 oder 2 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(3) Hat das Eisenbahn-Bundesamt begründete Zweifel an der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, kann es vor der Entscheidung über die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung verlangen, dass der Antragsteller ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser Prüfungen vorlegt. Wenn begründete Zweifel zur EG-Prüferklärung nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a vorliegen, unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe nach Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG, welche ergänzenden Prüfungen durchzuführen sind.

(4) Begründete Zweifel liegen insbesondere vor, wenn vor der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung

1. bekannt ist, dass bei dem zu genehmigenden Bestandteil des Eisenbahnsystems oder bei einem Bestandteil des Eisenbahnsystems, der mit dem zu genehmigenden hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbar ist, die Voraussetzungen vorliegen, unter denen die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, oder
2. Erkenntnisse vorliegen über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung
 - a) durch benannte oder bestimmte Stellen, die eine Rücknahme nach § 36 Absatz 1 oder einen Widerruf nach § 36 Absatz 2 rechtfertigen können, oder
 - b) durch Bewertungsstellen, die Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 rechtfertigen können.

(5) Erkenntnisse nach Absatz 4 Nummer 2 bedeuten nur dann begründete Zweifel, wenn im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

1. die benannte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
2. die bestimmte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften oder
3. die Bewertungsstelle einen Sicherheitsbewertungsbericht

erstellt hat.

(6) Der Antragsteller hat dem Eisenbahn-Bundesamt zusätzlich zu dem Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine Liste der nach § 6 anzuwendenden Vorschriften vorzulegen. In diese Liste sind etwaige Abweichungen von den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sowie den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften und, soweit erforderlich, den technischen Vorschriften aufzunehmen und zu begründen. Gleichzeitig sind die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anzugeben oder Nachweise über die Gewährleistung der mindestens gleichen Sicherheit zu führen.

(7) Erforderliche Änderungen der Liste nach Absatz 6 hat der Antragsteller unverzüglich vorzunehmen und die Liste dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Hinsichtlich des Teilsystems fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind die anzuwendenden Vorschriften und Prüfgrundlagen in Form der jeweils zugrunde gelegten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und der projektspezifischen Konkretisierung der notifizierten technischen Vorschriften darzulegen.

(8) Werden innerhalb eines strukturellen Teilsystems mehrere gesonderte Teilprüfungen vorgenommen und dafür verschiedene Stellen eingesetzt, hat der Antragsteller die Teilprüfungen zusammenzuführen und deren Kohärenz sicherzustellen. Dafür kann er eine Stelle beauftragen.

§ 12

Nebenbestimmungen

Die Inbetriebnahmegenehmigungen nach §§ 9, 10 und 14 sowie die Genehmigungen oder Zulassungen nach den §§ 18 bis 21, 26 und 27 können mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist.

§ 13

Verfahren bei Genehmigung für mehrere Staaten

(1) Beantragt ein Antragsteller für einen Bestandteil des Eisenbahnsystems Genehmigungen für mehrere Staaten, werden die jeweiligen Verfahrensvorschriften und damit verbundenen Prüfungen einschließlich deren Ergebnisse nach Absatz 2 gegenseitig anerkannt. Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt im Verfahren nach Satz 1, dass die Verfahrensvorschriften eingehalten und die damit verbundenen Prüfungen durchgeführt worden sind. Bestätigte Prüfungen von Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bedürfen keiner weiteren Prüfung, soweit die Prüfungen zu positiven Ergebnissen geführt haben und sofern keine begründeten Zweifel entsprechend § 11 Absatz 4 vorliegen.

(2) Die Anerkennung von Verfahrensvorschriften eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union nach Absatz 1 und der damit verbundenen Prüfungen bestimmt sich nach dem jeweils gültigen Referenzdokument nach Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG und des Beschlusses 2011/155/EU der Kommission vom 9. März 2011 über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 63 vom 10.3.2011, S. 22). Soweit das Referenzdokument nach Satz 1 unvollständig ist oder aus sonstigem Grund nicht zur Anwendung kommen kann, kann nach einer allgemeinen oder genehmigungsspezifischen bi- oder multilateralen Vereinbarung zwischen den betroffenen Sicherheitsbehörden verfahren werden. Die Vereinbarung umfasst mindestens die kategorisierten Anforderungen nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG. Die Anerkennung nach Absatz 1 Satz 1 erfasst auch Anforderungen, die in Vereinbarungen nach Satz 2 bestimmt sind.

(3) Anforderungen der Kategorie A nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG gelten aufgrund der Vergleichbarkeit dieser Anforderungen untereinander sowie der Vergleichbarkeit des Sicherheitsniveaus der notifizierten technischen Vorschriften oder technischen Vorschriften als gleichwertig, sofern keine begründeten Zweifel entsprechend § 11 Absatz 4 vorliegen. Die gegenseitige Anerkennung von Anforderungen der Kategorien B und C bedarf der Feststellung im Einzelfall.

Kapitel 2

Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung

§ 14

Umrüstung und Erneuerung

(1) Die Inbetriebnahme eines umgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems, bei dem eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung. Die in Anlage 5 genannten Maßnahmen an den Teilsystemen Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder an der übrigen Eisenbahninfrastruktur gelten als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten.

(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller nachweist, dass die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und deren Schnittstellen zu den Bestandteilen des Eisenbahnsystems die grundlegenden Anforderungen erfüllen. Hierfür sind die Voraussetzungen nach § 9 oder § 10 zu erfüllen.

§ 15

Verfahren bei Umrüstung und Erneuerung

(1) Geplante Arbeiten an einem Bestandteil des Eisenbahnsystems oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind dem Eisenbahn-Bundesamt durch den Halter oder die Eisenbahn schriftlich anzuzeigen.

(2) Der Anzeige sind beizufügen

1. eine Beschreibung der geplanten Arbeiten und
2. eine Einstufung, ob eine Umrüstung oder Erneuerung einer in Anlage 4 genannten Maßnahme entspricht.

In der Beschreibung sind der Umfang der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf den Bestandteil des Eisenbahnsystems darzulegen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität abgewichen werden soll, ist dies zu begründen.

(3) Innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige bestätigt das Eisenbahn-Bundesamt schriftlich die Einstufung durch den Anzeigenden nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2. Stellt das Eisenbahn-Bundesamt vor Ablauf der Frist Mängel an der vorgelegten Einstufung fest, hat es dem Anzeigenden Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(4) Bestätigt das Eisenbahn-Bundesamt, dass eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, so gilt die Anzeige als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung. In diesem Fall gilt der Zeitpunkt des Eingangs der Anzeige beim Eisenbahn-Bundesamt als Zeitpunkt der Antragstellung. Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich diesen Zeitpunkt.

(5) Sind dem Eisenbahn-Bundesamt sicherheitsrelevante Mängel an dem angezeigten Bestandteil des Eisenbahnsystems oder an hinsichtlich Bauweise und Funktion vergleichbaren Bestandteilen des Eisenbahnsystems bekannt, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder die Auswirkungen auf den Bestandteil des Eisenbahnsystems betreffen, informiert es den Anzeigenden.

(6) Falls eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt hierüber innerhalb von zwölf Wochen nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen. Für die Prüfung gelten §§ 9, 10 und § 11 Absatz 2 bis 5 und 8 entsprechend mit der Maßgabe, dass sich die Prüfung auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Bestandteils des Eisenbahnsystems einschließlich seiner Schnittstellen beschränkt.

Kapitel 3

Probefahrten

§ 16

Probefahrten

(1) Eisenbahnen und Fahrzeughalter dürfen Probefahrten durchführen, wenn hierbei die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht beeinträchtigt wird.

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Fahrzeughalter, das oder der die Probefahrt durchführt, hat sich mit dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen. Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dem Ersuchenden die Probefahrt innerhalb von drei Monaten nach erstmaligem Ersuchen zu gewähren, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.

(3) Probefahrten bedürfen einer Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes, wenn bei den Fahrten auf den jeweiligen Strecken oder beim Befahren von Gleisbögen abgewichen werden soll von

1. zulässigen Radsatzlasten und Fahrzeuggewichten je Längeneinheit,
2. geltenden Maßen der Bezugslinie,
3. vorgeschriebenen und bestimmungsgemäß betriebenen Zugfunk- und Zugbeeinflussungsanlagen,
4. festgelegten Bremswegen oder
5. zulässigen Geschwindigkeiten.

Gegenstand dieser Genehmigung ist ausschließlich die Zulässigkeit der Abweichungen von den in Satz 1 genannten Parametern. Soweit eine Genehmigung nach Satz 1 vorliegt, bedarf es im genehmigten Umfang keiner anderen eisenbahnrechtlichen Ausnahme-genehmigung.

(4) Die Genehmigung nach Absatz 3 ist schriftlich zu beantragen.

(5) Die Genehmigung nach Absatz 3 ist zu erteilen, wenn der Antragsteller

1. für die beantragten Probefahrten ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt hat und
2. durch eine schriftliche Erklärung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bestätigt, dass alle für die Art und den Umfang der beantragten Probefahrten ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden.

Kapitel 4

Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge

§ 17

Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge mit einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen keiner weiteren Abnahme oder sonstigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung.

(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung erfolgt gemeinsam mit der Inbetriebnahmegenehmigung des betreffenden Fahrzeugs.

§ 18

Genehmigung einer Fahrzeugserie

(1) Für serienweise zu fertigende, umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, kann eine Genehmigung einer Fahrzeugserie beantragt werden.

(2) Die Genehmigung einer Fahrzeugserie wird erteilt, wenn

1. dem ersten in der Bundesrepublik Deutschland geprüften Fahrzeug einer Serie oder
 2. dem jeweils ersten geprüften umgerüsteten oder erneuerten Fahrzeug einer Serie
- eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wird.

(3) Die Genehmigung einer Fahrzeugserie ist auf längstens sieben Jahre zu befristen. Die Genehmigung wird auf Antrag verlängert; Satz 1 gilt entsprechend. Verlieren die zugrunde liegenden Bescheinigungen nach § 9 innerhalb dieser Frist ihre Gültigkeit, dürfen weitere Fahrzeuge dieser Fahrzeugserie nicht in Betrieb genommen werden, bis gültige Bescheinigungen nach § 9 vorliegen. Die Inbetriebnahme der nach Absatz 5 Satz 2 in Betrieb genommenen Fahrzeuge wird durch das Erlöschen der Genehmigung der Fahrzeugserie auf Grund des Ablaufs der Fristen nach den Sätzen 1 und 2 nicht ungültig.

(4) Die Genehmigung einer Fahrzeugserie ist auf Antrag auch in dem Fall zu erteilen, dass einem Fahrzeug bereits eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt worden ist, sofern der Zeitpunkt der Antragstellung der Inbetriebnahmegenehmigung des ersten Fahrzeugs nicht mehr als sieben Jahre zurückliegt.

(5) Abweichend von § 8 und § 14 Absatz 1 ist eine Inbetriebnahmegenehmigung für die einzelnen Fahrzeuge, die mit der genehmigten Fahrzeugserie übereinstimmen, nicht erforderlich. Der Halter darf diese Fahrzeuge nach Erhalt der Übereinstimmungserklärung ohne weitere behördliche Entscheidung in Betrieb nehmen. Die Übereinstimmung hat der Inhaber der Genehmigung der Fahrzeugserie während der Geltungsdauer der Genehmigung einer Fahrzeugserie schriftlich zu erklären. Der Inhaber der Genehmigung einer Fahrzeugserie hat dem Halter spätestens vor dem ersten Regelbetrieb mit jedem Einzelfahrzeug der genehmigten Fahrzeugserie die Erklärung zusammen mit einer Kopie der Genehmigung einer Fahrzeugserie und den dazugehörigen Anlagen zu übergeben. Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, und im Falle der Bevollmächtigung sein Bevollmächtigter, hat die vorgenannten Unterlagen während der gesamten Nutzungszeit des Fahrzeugs aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt auf dessen Verlangen vorzulegen. § 32 Absatz 1 gilt entsprechend.

(6) Werden sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen einer genehmigten Fahrzeugserie festgestellt, darf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen weitere übereinstimmende Fahrzeuge nur dann entsprechend Absatz 5 Satz 2 in Betrieb nehmen, wenn sie frei von diesen Mängeln sind.

§ 19

Genehmigung einer Fahrzeugvariante

(1) Für eine Fahrzeugvariante kann die Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage der Genehmigung einer Fahrzeugserie beantragt werden.

(2) Die Genehmigung einer Fahrzeugvariante wird erteilt, wenn der Antragsteller

1. die Genehmigung der zugrunde liegenden Fahrzeugserie für die Erstserie vorlegt und
2. auf Grundlage einer eigenen, abschließenden Bewertung erklärt,
 - a) in welchen Teilen die Fahrzeugvariante von der zugrunde liegenden Fahrzeugserie abweicht und
 - b) welche Auswirkungen die Abweichungen auf das Gesamtfahrzeug haben.

(3) Für eine Fahrzeugvariante kann die Genehmigung einer Fahrzeugserie beantragt werden. Die Genehmigung nach Satz 1 wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug eine Genehmigung nach Absatz 2 erteilt wird. § 18 Absatz 3 bis 6 gilt entsprechend.

(4) Fahrzeugvarianten können in Teilen auch auf weiteren, auf der Genehmigung der zugrunde liegenden Fahrzeugserie beruhenden Fahrzeugvarianten basieren. Die Absätze 2 und 3 gelten entsprechend. Als Zeitpunkt der Antragstellung gilt der Eingang des Antrags auf Genehmigung der zugrunde liegenden Fahrzeugserie oder des zugrunde liegenden Fahrzeugtyps.

§ 20

Genehmigung eines Fahrzeugtyps

(1) Für Fahrzeuge und serienweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge kann eine Typgenehmigung beantragt werden.

(2) Die Genehmigung eines Fahrzeugtyps kann ohne die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs dieses Typs auf der Grundlage einer EG-Baumusterprüfung nach Anhang I Modul SB des Beschlusses 2010/713/EU erteilt werden.

(3) Im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung oder einer Genehmigung einer Fahrzeugvariante wird auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig der Fahrzeugtyp genehmigt.

(4) Für Fahrzeuge, die mit einem in der Bundesrepublik Deutschland genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmen, ist eine Inbetriebnahmegenehmigung oder eine Serienzulassung auf der Grundlage einer Konformitätserklärung nach dem Anhang der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission vom 1. März 2011 über das Muster der Konformitätserklärung für genehmigte Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 8) in der jeweils geltenden Fassung ohne weitere technische Prüfung zu erteilen. § 9 Absatz 1 sowie § 18 Absatz 5 gelten entsprechend.

(5) Sind die einschlägigen Bestimmungen in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität oder den anwendbaren Vorschriften, auf deren Grundlage die Genehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt worden ist, nachträglich geändert worden und haben diese Änderungen auf die Sicherheit der Fahrzeuge Einfluss, so kann das Eisenbahn-Bundesamt die erteilte Typgenehmigung ganz oder teilweise widerrufen. Der Widerruf darf sich nur auf die Teile der Typgenehmigung erstrecken, die durch sicherheitsrelevante Änderungen der einschlägigen Bestimmungen betroffen sind. Das Eisenbahn-Bundesamt darf eine Erneuerung der Typgenehmigung nur und insoweit verlangen, wie sich in den einschlägigen Bestimmungen sicherheitsrelevante Änderungen ergeben haben. Schnittstellen zu anderen Teilsystemen sind dabei zu berücksichtigen. Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend. Ein Widerruf oder die Erneuerung der Typgenehmigung berührt keine Inbetriebnahmegenehmigungen oder Serienzulassungen, die das Eisenbahn-Bundesamt bereits auf der Grundlage genehmigter Typgenehmigungen erteilt hat.

§ 21

Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung

(1) Im Ausland betriebene Fahrzeuge, die dort über eine gültige Zulassung verfügen, benötigen keine Inbetriebnahmegenehmigung nach dieser Verordnung, wenn sie auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden.

(2) Im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfüllen, dürfen auf den Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland, die den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechen, ohne zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung betrieben werden, sofern der Ausrüstungszustand der Fahrzeuge mit der jeweiligen Infrastruktur vereinbar ist. Die §§ 14, 15 und § 30 Absatz 1 bleiben unberührt. Für den Betrieb auf allen Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland, die nicht von Satz 1 erfasst werden, ist eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.

(3) Für im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nicht erfüllen, ist für den Betrieb auf den Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Absatz 1 und die §§ 14, 15 und § 30 Absatz 1 bleiben unberührt.

(4) Besteht mit dem betreffenden ausländischen Staat eine Vereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungsverfahren, verringern sich die Anforderungen des § 6 um die durch die Sicherheitsbehörden nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG eingestufteten Anforderungen der Kategorie A, sofern keine begründeten Zweifel entsprechend § 11 Absatz 4 vorliegen.

(5) Abweichend von den Absätzen 2 bis 4 kann Fahrzeugen für einen örtlich und zeitlich beschränkten Betrieb auf den Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland eine Genehmigung erteilt werden, wenn der Antragsteller

1. ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt hat und
2. durch eine schriftliche Erklärung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bestätigt, dass alle für den beschriebenen Betrieb ermittelten Gefährdungen und die damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden.

(6) Bedarf ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug einer Genehmigung nach dieser Verordnung, so sind dem Antrag die ausländische Zulassung für das Fahrzeug und die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen beizufügen.

Kapitel 5

Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

§ 22

Ergänzende Vorschriften für die erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Zusätzlich zu den nach § 9 Absatz 1 Satz 3 erforderlichen Nachweisen hat der Antragsteller für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder für die übrige Eisenbahninfrastruktur Folgendes nachzuweisen:

1. eine Freigabe der geprüften Planung,
2. eine Bestätigung der Verwendbarkeit der Bauprodukte, der sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systeme und von deren Bestandteilen oder der Anwendbarkeit der Bauarten,
3. eine Bauüberwachung und
4. die notwendigen Abnahmeprüfungen.

Für die Nachweise sind die technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen. Diese Prüfbescheinigungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt ausschließlich im Rahmen von genehmigungspflichtigen Verfahren vorzulegen.

(2) Der Antragsteller hat dem Eisenbahn-Bundesamt die Nachweise nach Absatz 1 und die Unterlagen nach Maßgabe der Anlage 6 vorzulegen.

(3) Der Antragsteller hat einen Inbetriebnahmeverantwortlichen oder anderen geeigneten Mitarbeiter zu bestellen, der insbesondere prüft und bestätigt, dass

1. sicher gebaut, insbesondere die Bauüberwachung durchgeführt worden ist,
2. alle notwendigen Prüfungen zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen einschließlich notwendiger Schnittstellenbetrachtungen durchgeführt worden sind,
3. die Anforderungen und Nachweise nach Absatz 1 vollständig erbracht worden sind,
4. soweit einschlägig, alle Auflagen aus den Nachweisen nach Nummer 3 umgesetzt worden sind und
5. Auflagen und Nebenbestimmungen aus Inbetriebnahmegenehmigungen beachtet sowie vorhandene Mängel innerhalb einer durch ihn zu bestimmenden, angemessenen Frist beseitigt worden sind.

(4) § 11 Absatz 3 bis 5 findet entsprechend Anwendung, wenn Erkenntnisse über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung von Prüfsachverständigen nach § 4b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorliegen.

(5) Soweit von technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise darüber zu führen, dass mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet ist. Zu diesem Zweck ist ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchzuführen. Wenn keine signifikanten Änderungen nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorliegen, ist die Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode notwendig. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Basis dieser Ergebnisse eine Zustimmung im Einzelfall erteilen.

§ 23

Ergänzende Vorschriften für Umrüstungen oder Erneuerungen

(1) Umrüstungen oder Erneuerungen der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur finden ergänzend zu den Vorschriften der §§ 14, 15 und § 30 Absatz 1 nach Maßgabe der folgenden Absätze statt.

(2) Die Anzeige einer Umrüstung oder Erneuerung erfolgt nach Maßgabe der Nummer 1.1 der Anlage 6.

(3) Im Rahmen von Umrüstungen oder Erneuerungen sind mit der Anzeige nach § 15 anzugeben:

1. der Inhalt, Umfang und die Dauer der geplanten Zwischenzustände,
2. der Inhalt, Umfang und Zeitpunkt der geplanten zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen und
3. der Inhalt, Umfang und Zeitpunkt des baulichen Endzustands.

(4) Für Zwischenzustände ist keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Die betriebliche Nutzung für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb erfolgt durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechend den einzelfallbezogenen Anforderungen des Inbetriebnahmeverantwortlichen oder eines anderen geeigneten Mitarbeiters. Zwischenzustände, die länger als ein Jahr oder länger als eine Fahrplanperiode andauern, gelten als zwischenzeitliche Betriebsaufnahme nach Absatz 5.

(5) Eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb darf ohne Inbetriebnahmegenehmigung nur vorgenommen werden, wenn dem Eisenbahn-Bundesamt die folgenden Unterlagen vorgelegt werden:

1. die in § 9 Absatz 1 Satz 3 genannten Unterlagen in Form von Zwischenergebnissen und
2. die vorläufigen Inbetriebnahmeunterlagen nach Anlage 6, die durch den Inbetriebnahmeverantwortlichen oder, falls ein Inbetriebnahmeverantwortlicher nicht nach § 22 Absatz 3 bestellt worden ist, einen anderen Mitarbeiter nach § 22 Absatz 3 erstellt worden sind.

(6) Bei genehmigungspflichtigen Maßnahmen, die im laufenden Betrieb durchgeführt werden, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung den Betrieb vorläufig in eigener Verantwortung nach Maßgabe des § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufnehmen. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet mit der Bestätigung nach § 15 Absatz 3 im jeweiligen Einzelfall, bis zu welchem Zeitpunkt die vollständigen Unterlagen nach Anlage 6 spätestens vorzulegen sind.

Teil 3

Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme

§ 24

Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten

(1) Interoperabilitätskomponenten dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn

1. sie den für sie einschlägigen Bestimmungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechen,
2. nach Maßgabe der jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ihre Konformität und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, ihre Gebrauchstauglichkeit bewertet worden ist und
3. für sie eine EG-Konformitätserklärung und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, eine Gebrauchstauglichkeitserklärung nach Artikel 13 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV der Richtlinie 2008/57/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 Eisenbahnfahrzeugen haben sicherzustellen, dass Interoperabilitätskomponenten ordnungsgemäß installiert, bestimmungsgemäß verwendet und planmäßig instand gehalten werden.

(4) Soweit die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität keine vollständigen Regelungen enthalten, um eine Erfüllung der grundlegenden Anforderungen im Eisenbahnsystem zu gewährleisten, haben die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für zusammengesetzte Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Artikels 13 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG für die Herstellung zum Eigengebrauch und im Fall wesentlicher Änderungen an bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten oder im Fall wesentlicher Änderungen in Bezug auf ihre Verwendung.

§ 25

Interoperabilitätskomponenten, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen

(1) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass eine Interoperabilitätskomponente,

1. für die eine EG-Konformitäts- oder eine Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt,

2. die in Verkehr gebracht worden ist und
3. die bestimmungsgemäß verwendet wird,

die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so kann das Eisenbahn-Bundesamt Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen, um den Einsatzbereich dieser Interoperabilitätskomponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen.

(2) Im Fall des Absatzes 1 unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen und nennt die Gründe seiner Entscheidung. Das Eisenbahn-Bundesamt erläutert insbesondere, inwieweit

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

§ 26

Verwendung von Bauprodukten und Anwendung von Bauarten

(1) Bauprodukte dürfen nur verwendet und Bauarten nur angewendet werden, wenn sie zuvor vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen worden sind.

(2) Die Erteilung der Zulassung bedarf eines Antrags. Die Zulassung kann von Eisenbahnen oder Herstellern von Bauprodukten oder Bauarten beantragt werden.

(3) Bauprodukte und Bauarten werden zugelassen, wenn die Anforderungen des § 2 Absatz 1 und 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung eingehalten werden.

(4) Abweichend von Absatz 1 dürfen Bauprodukte ohne Zulassung verwendet werden, wenn sie

1. für die vorgesehene Verwendung geeignet sind und von den in den Technischen Baubestimmungen enthaltenen Planungs-, Bemessungs-, Ausführungs- und Anwendungsregelungen, die vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht worden sind, nicht oder nicht wesentlich abweichen und ein Übereinstimmungszeichen tragen,
2. das CE-Zeichen tragen und eine entsprechende Erklärung der Leistung für die vorgesehene Verwendung haben,
3. als Interoperabilitätskomponenten eine für die vorgesehene Verwendung entsprechende Konformitätserklärung haben und alle bauordnungsrechtlichen Anforderungen erfüllen,
4. für die vorgesehene Verwendung geeignet sind und eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung des Deutschen Instituts für Bautechnik oder ein allgemeines bauaufsichtliches Prüfzeugnis einer Prüfstelle haben,
5. den technischen Vorschriften entsprechen, die auf der Grundlage eines im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung freigegebenen Verfahrens für definierte Bauprodukte durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen definiert sind,

6. für die Erfüllung bauordnungsrechtlicher Anforderungen von untergeordneter Bedeutung sind und keines Verwendbarkeitsnachweises bedürfen oder
7. die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden und in den technischen Vorschriften öffentlich bekannt gemacht worden sind.

(5) Abweichend von Absatz 1 dürfen Bauarten ohne Zulassung angewendet werden, wenn sie

1. den in den Technischen Baubestimmungen enthaltenen Planungs-, Bemessungs-, Ausführungs- und Anwendungsregelungen, die vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht worden sind, entsprechen,
2. eine allgemeine Bauartgenehmigung durch das Deutsche Institut für Bautechnik haben oder
3. den technischen Vorschriften entsprechen, die auf der Grundlage eines im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung freigegebenen Verfahrens für definierte Bauarten durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen definiert sind.

(6) Die Zulassung für Bauprodukte oder Bauarten nach Absatz 3 gilt längstens für fünf Jahre. Die Zulassung kann jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden.

§ 27

Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen

(1) Sicherungstechnische und elektrotechnische Systeme sowie Bestandteile dieser Systeme, können vom Eisenbahn-Bundesamt eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erhalten, wenn sie

1. in übereinstimmender Ausführung an mehreren Stellen verwendet werden sollen in
 - a) dem Teilsystem Energie,
 - b) dem Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder
 - c) der übrigen Eisenbahninfrastruktur, und
2. im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung zu prüfen wären.

Gegenstand einer Genehmigung können insbesondere solche Systeme und deren Bestandteile sein, die von Anlage 7 erfasst sind.

(2) Die Genehmigung kann von Eisenbahnen oder Herstellern von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen beantragt werden.

(3) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 9 Absatz 1 in Verbindung mit einer Prüfbescheinigung eines Prüfsachverständigen, in der die Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt wird, erfüllt sind. Der Prüfbescheinigung des Prüfsachverständigen steht eine Prüferklärung des Eisenbahnunternehmens oder eine Erklärung der Typfreigabe des Eisenbahnunternehmens gleich.

(4) Wenn für das zu genehmigende System

1. bereits eine Zulassung vorhanden ist und

2. aufgrund einer Änderung nach Anlage 7 eine neue Genehmigung beantragt wird, können die Regelwerke angewendet werden, die für die vorhergehende Zulassung zu Grunde gelegt worden sind, soweit diesen Regelwerken keine sicherheitlichen Erkenntnisse oder begründete Zweifel entgegenstehen.

(5) Die Genehmigung gilt längstens sieben Jahre für den Neueinsatz des Systems oder von dessen Bestandteilen. Die Genehmigung kann jeweils um längstens sieben Jahre verlängert werden.

(6) Ist für sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder für Bestandteile dieser Systeme eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erteilt worden, wird die Erfüllung der damit abgedeckten Anforderungen bei der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung nicht nochmals überprüft.

§ 28

Marktaufsicht

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt führt eine Marktaufsicht durch über die verwendeten

1. eisenbahnspezifischen Bauprodukte und Bauarten,
2. Interoperabilitätskomponenten und Bestandteile von Interoperabilitätskomponenten sowie
3. sicherungstechnischen und elektrotechnischen Systeme und Bestandteile dieser Systeme.

(2) Im Rahmen der Marktaufsicht nach Absatz 1 hat der Hersteller dem Eisenbahn-Bundesamt auf dessen Verlangen alle Unterlagen, Nachweise und Muster offenzulegen und bei Bedarf zur Verfügung zu stellen, die für die Beurteilung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Beurteilung der sicheren Integration benötigt werden.

Teil 4

Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

§ 29

Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

(1) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben sicherzustellen, dass die von ihnen betriebenen Bestandteile des Eisenbahnsystems dauerhaft mindestens die Anforderungen erfüllen, die sich aus den bei der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zu erfüllenden grundlegenden Anforderungen ergeben.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Infrastrukturregister nach Artikel 1 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang Nummer 3 des Durchführungsbeschlusses

2014/880/EU der Kommission vom 26. November 2014 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU der Kommission (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 489)

1. zu erstellen,
2. auf dem neuesten Stand zu halten und
3. die Erstellung des Infrastrukturregisters und jede Änderung dem Eisenbahn-Bundesamt in einem von diesem bestimmten elektronischen Dateiformat unverzüglich zu melden.

(3) Eisenbahnen, Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie für die Instandhaltung zuständige Stellen oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen zu unterrichten.

§ 30

Pflichten bei Maßnahmen zur Umrüstung oder Erneuerung

(1) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben für Umrüstungen und Erneuerungen von Bestandteilen des Eisenbahnsystems, die nicht von der Anlage 4 erfasst sind, nachzuweisen, dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfüllt sind. Zudem gilt für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur § 22 Absatz 1 Satz 1 entsprechend.

(2) Bei Maßnahmen zur Umrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen, die nicht von der Anlage 4 erfasst sind, hat der Halter sicherzustellen, dass die Schnittstellen die grundlegenden Anforderungen erfüllen. Hierfür hat er ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchzuführen. In diesem Verfahren kann er eigene Sicherheitsmethoden anwenden.

(3) Sofern an den umzurüstenden oder zu erneuernden oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder ihre Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug betreffen, hat der Halter von Eisenbahnfahrzeugen die betroffenen Fahrzeuge unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen. Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf die Fahrzeuge erst dann wieder in Betrieb nehmen, wenn sie frei von diesen Mängeln sind.

§ 31

Weitere Unterrichtungspflichten

Stellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

1. Eisenbahnen,
2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder
3. Hersteller von Interoperabilitätskomponenten oder strukturellen Teilsystemen

fest, dass eine benannte Stelle oder eine bestimmte Stelle den Anforderungen des Artikels 28 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG nicht entspricht oder die mit der Betrauung verbundenen Pflichten nicht erfüllt, so haben sie das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu unterrichten. Satz 1 gilt auch, wenn eine Bewertungsstelle den Anforderungen nach Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 nicht entspricht oder die mit der Betrauung verbundenen Pflichten nicht erfüllt. Sofern eine benannte Stelle betroffen ist, teilt das Eisenbahn-Bundesamt den Fall der Kommission mit.

§ 32

Aufbewahrungs-, Weitergabe- und Aufzeichnungspflichten

(1) Wer nach den § 9 Absatz 1 Satz 1, § 10, § 14 Absatz 2 Satz 1, § 16 Absatz 5, § 18 Absatz 2, § 19 Absatz 2 oder 3 Satz 2, § 20 Absatz 2, 3 oder 4 Satz 1 oder § 21 Absatz 5 eine Genehmigung erhalten hat, ist verpflichtet, die Genehmigung und die zur Erlangung der Genehmigung erforderlichen Nachweise so lange aufzubewahren, wie der genehmigte Bestandteil des Eisenbahnsystems dem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er den Bestandteil des Eisenbahnsystems, sind die Unterlagen nach Satz 1 spätestens bei dessen Übergabe mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber.

(2) Wer Änderungsarbeiten an einem Bestandteil des Eisenbahnsystems oder einem Teil davon durchführt, die nicht genehmigungspflichtig sind, hat über die Änderungen Aufzeichnungen zu führen. Die Aufzeichnungen umfassen insbesondere Nachweise, dass die Änderungen die grundlegenden Anforderungen sowie die technische Kompatibilität und die sichere Integration erfüllen. Für die Aufzeichnungen gilt Absatz 1 entsprechend.

Teil 5

Benannte Stellen, bestimmte Stellen

§ 33

Aufgaben der benannten Stellen

(1) Benannte Stellen

1. bewerten bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und stellen bei Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit eine Prüfbescheinigung aus,
2. führen bei strukturellen Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität durch, stellen bei Nachweis der Konformität eine EG-Prüfbescheinigung nach Anhang VI Nummer 2.3 der Richtlinie 2008/57/EG aus, stellen die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 2.4 der Richtlinie 2008/57/EG zusammen und fügen diese der EG-Prüfbescheinigung bei.

Benannte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn die Interoperabilitätskomponente oder das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfüllt.

(2) Bei strukturellen Teilsystemen kann die benannte Stelle Zwischenprüfbescheinigungen nach Anhang VI Nummer 2.2 der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder auf bestimmte Teile des Teilsystems beziehen. Die benannte Stelle kann Konformitätsbescheinigungen für eine Serie von Teilsystemen oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen, soweit dies nach den einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zulässig ist.

(3) Der benannten Stelle sind die zum Nachweis der Konformität und gegebenenfalls Gebrauchstauglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen.

(4) Hat eine benannte Stelle Kenntnis darüber, dass die Voraussetzungen einer EG-Prüfbescheinigung bei deren Ausstellung nicht vorlagen, informiert sie das Eisenbahn-Bundesamt.

(5) Die benannten Stellen veröffentlichen mindestens einmal jährlich die nach Anhang VI Nummer 2.7 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehenen Angaben. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 34

Aufgaben der bestimmten Stellen

(1) Bestimmte Stellen

1. führen bei strukturellen Teilsystemen die Prüfung nach Artikel 17 in Verbindung mit Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der notifizierten technischen Vorschriften durch,
2. stellen bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung entsprechend Anhang VI Nummer 3.2 der Richtlinie 2008/57/EG aus,
3. stellen die technischen Unterlagen entsprechend Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 3.3 der Richtlinie 2008/57/EG zusammen und fügen diese der Prüfbescheinigung bei.

Bestimmte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nach Satz 1 Nummer 2 nur ausstellen, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften erfüllt.

(2) § 33 Absatz 2 bis 5 gilt entsprechend.

§ 35

Anerkennungsverfahren

(1) Wer als benannte Stelle oder bestimmte Stelle tätig werden will, bedarf der Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt die Anerkennung, wenn der Antragsteller

1. die Voraussetzungen nach Artikel 28 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG erfüllt und
2. zuverlässig ist.

(3) Der Antrag auf Anerkennung ist schriftlich an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten. Die Behörde bestimmt die Form der Übermittlung. Sie kann auch die elektronische Form vorsehen.

(4) Legt der Antragsteller eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierung vor, so gelten die Voraussetzungen, die die Grundlage der Akkreditierung bilden, insoweit als nachgewiesen. Dies gilt nicht für den Nachweis der fachlichen Eignung des eingesetzten Personals gemäß Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG.

(5) Die Anerkennung wird durch schriftlichen Bescheid erteilt. Aus dem Bescheid müssen sich Art, Umfang und Gültigkeitsdauer der Anerkennung ergeben. Die Anerkennungen als benannte Stelle meldet das Eisenbahn-Bundesamt der Kommission. Die Anerkennungen als bestimmte Stelle veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite mit Name und Anschrift der bestimmten Stellen.

(6) Die Anerkennung gilt längstens für fünf Jahre. Sie kann jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden.

(7) Anerkannte Stellen werden durch das Eisenbahn-Bundesamt regelmäßig überwacht.

§ 36

Rücknahme und Widerruf

(1) Anerkennungen nach § 35 können zurückgenommen werden, wenn bekannt wird, dass zum Zeitpunkt der Anerkennung die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 nicht vorlagen. Wird die Anerkennung einer benannten Stelle zurückgenommen, hat das Eisenbahn-Bundesamt hiervon die Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu unterrichten.

(2) Anerkennungen nach § 35 können widerrufen werden, wenn nachträglich die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 entfallen sind. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Die verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf bleiben unberührt.

§ 37

Unterauftragsvergabe

(1) Benannte oder bestimmte Stellen können Dritte beauftragen, Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens auszuführen (Unterauftragnehmer). In diesem Fall hat die Stelle sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 erfüllt, um die ihm überlassenen Arbeiten ordnungsgemäß auszuführen.

(2) Benannte oder bestimmte Stellen haben ein Verzeichnis aller ihrer Unterauftragnehmer anzulegen und auf dem neuesten Stand zu halten.

Teil 6

Register für Fahrzeuge und Fahrzeugkennzeichnung

§ 38

Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt führt ein Fahrzeugeinstellungsregister, das die Inhalte und Formate enthält, die in

1. den Nummern 1 und 4 des Anhangs der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30), die zuletzt durch Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Nummer 9 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 519/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 74) geändert worden ist, und
2. den Anlagen 1 bis 4 der Entscheidung 2007/756/EG konkretisiert worden sind.

(2) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen hat ein neues Fahrzeug vor der erstmaligen Inbetriebnahme im Fahrzeugeinstellungsregister auf elektronischem Weg einzutragen, sofern dieses nicht bereits in dem Fahrzeugeinstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union registriert ist. Bei der Eintragung ist die mit der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zugewiesene europäische Fahrzeugnummer zu aktivieren sowie die europäische Identifikationsnummer der Genehmigungsentscheidung einzutragen.

(3) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben Änderungen der in das Register eingestellten Angaben sowie Rücknahmen nach Anlage 3 der Entscheidung 2007/756/EG, die ihre Fahrzeuge betreffen, auf elektronischem Weg im Fahrzeugeinstellungsregister einzutragen. Dies umfasst auch die Eingabe einer geänderten europäischen Identifikationsnummer nach einer genehmigungspflichtigen Umrüstung oder Erneuerung sowie die Eingabe einer weiteren Inbetriebnahmegenehmigung in einem weiteren Mitgliedstaat der Europäischen Union.

(4) Eine Verwertung des Fahrzeugs bestätigt der Halter auf elektronischem Weg im Fahrzeugeinstellungsregister. Die in dem Fahrzeugeinstellungsregister enthaltenen Angaben löscht der Halter spätestens zehn Jahre nach der Bestätigung über die Verwertung des Fahrzeugs.

(5) Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt Zugriffsberechtigten nach Nummer 3.3 des Anhangs der Entscheidung 2007/756/EG auf Antrag Auskünfte zu den im Fahrzeugeinstellungsregister gespeicherten Angaben. Die Auskünfte erteilt das Eisenbahn-Bundesamt in einem von ihm bestimmten editierbaren Standardformat.

§ 39

Fahrzeugkennzeichnung

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt weist jedem Fahrzeug mit Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine europäische Fahrzeugnummer zu. Satz 1 gilt auch im Fall der Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet für umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge mit der Genehmigung einer Fahrzeugserie über die Zuweisung einer geänderten europäischen Fahrzeugnummer. Für Fahrzeugvarianten gilt Satz 1 entsprechend.

(3) Eine weitere europäische Fahrzeugnummer wird im Rahmen einer Genehmigung nach § 21 nicht zugewiesen.

(4) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf ein Fahrzeug erst dann in Betrieb nehmen, wenn

1. nach § 38 Absatz 2 das Fahrzeug im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen und die europäische Fahrzeugnummer aktiviert worden ist und
2. die europäische Fahrzeugnummer nach den Vorgaben der Anlage H des Beschlusses 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1, L 101 vom 4.4.2014, S. 15), der zuletzt durch die Verordnung (EU) 2015/995 (ABl. L 165 vom 30.6.2015, S. 1, L 98 vom 11.4.2017, S. 44) geändert worden ist, am Fahrzeug angebracht worden ist.

§ 40

Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt übermittelt die Angaben nach Anhang II des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32), innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen.

(2) Der Inhaber der Genehmigung eines Fahrzeugtyps hat innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Erteilung der Genehmigung beim Eisenbahn-Bundesamt die Eintragung des Fahrzeugtyps in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen zu beantragen. Der Antrag ist elektronisch zu stellen. Mit dem Antrag sind die folgenden Angaben zu übermitteln:

1. für die den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechenden Fahrzeuge: die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten technischen Merkmale; die Angaben müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen zur Baumusterprüfbescheinigung entsprechen;
2. für die nicht den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechenden Fahrzeuge: die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten technischen Merkmale, die bei der Genehmigung durch die benannten und bestimmten Stellen geprüft worden sind; die Angaben müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen der Prüfbescheinigungen entsprechen.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt setzt das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen innerhalb von 20 Arbeitstagen von einer Änderung oder einer Reaktivierung einer bestehenden Genehmigung eines Fahrzeugtyps in Kenntnis.

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt setzt das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen innerhalb von fünf Arbeitstagen von einer Aussetzung oder einem Entzug einer bestehenden Genehmigung eines Fahrzeugtyps in Kenntnis.

(5) Fahrzeuge, die über eine Serienzulassung verfügen, werden auf Antrag des Halters in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen. Die einzutragenden Fahrzeuge werden insoweit behandelt wie Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps. Die Sätze 1 und 2 gelten für Fahrzeugvarianten entsprechend.

Teil 7

Schlussbestimmungen

§ 41

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Genehmigung nach § 8 Satz 1 oder nach § 14 Absatz 1 Satz 1 einen dort genannten Bestandteil des Eisenbahnsystems in Betrieb nimmt,
2. entgegen § 9 Absatz 1 Satz 4 eine EG-Prüferklärung abgibt,
3. entgegen § 18 Absatz 6, § 30 Absatz 3 Satz 2 oder § 39 Absatz 4 ein dort genanntes Fahrzeug in Betrieb nimmt,
4. entgegen § 23 Absatz 5 eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme vornimmt,
5. entgegen § 24 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt,
6. entgegen § 30 Absatz 3 Satz 1 ein Fahrzeug nicht oder nicht rechtzeitig aus dem Betrieb nimmt oder
7. entgegen § 33 Absatz 1 Satz 2 oder § 34 Absatz 1 Satz 2 eine Prüfbescheinigung ausstellt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 18 Absatz 5 Satz 4 eine Erklärung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übergibt,
2. entgegen § 18 Absatz 5 Satz 5 oder § 32 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 3, eine Unterlage, Genehmigung oder einen Nachweis nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt,
3. entgegen § 29 Absatz 2 Nummer 3 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht,

4. entgegen § 32 Absatz 1 Satz 2 eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig aushändigt,
5. entgegen § 32 Absatz 2 Satz 1 eine Aufzeichnung nicht oder nicht richtig führt oder
6. entgegen § 38 Absatz 3 Satz 1 eine Änderung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig einträgt.

§ 42

Übergangsvorschriften

(1) Für Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, die bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gestellt worden sind, ist das Genehmigungsverfahren anzuwenden, das zum Zeitpunkt des Antrags maßgeblich war, wenn der Antragsteller bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des dritten auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Inkrafttretens übereinstimmt] beim Eisenbahn-Bundesamt dies beantragt und das Vorliegen eines fortgeschrittenen Verfahrensstadiums nachweist. Der Nachweis ist erbracht, wenn bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] eine benannte Stelle beauftragt ist. Im Fall des Satzes 1 ist das zum Zeitpunkt des Antrags gültige Recht bis zum ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] anwendbar. Liegt nach Ablauf dieses Zeitpunkts keine Entscheidung vor, gilt diese Verordnung.

(2) Eine nach dem Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vom 26. Juni 2013¹⁾ bestätigte Stelle darf die Einhaltung der notifizierten technischen Vorschriften bis zum ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des zweiten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] prüfen.

(3) Der Nachweis eines fortgeschrittenen Verfahrensstadiums nach Absatz 1 Satz 1 ist für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur ebenfalls erbracht, wenn bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]

1. eine Planentscheidung,
2. ein abgeschlossener Finanzierungsvertrag zur Realisierung,
3. ein Bauvertrag oder
4. eine Bauvoranzeige

vorliegt, es sei denn, die tatsächliche Inbetriebnahme erfolgt nach dem 1. Januar 2020. Für Verfahren, für die zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] eines der nach Satz 1 Nummer 1 bis 4 dargelegten Kriterien vorliegt und für die die Inbetriebnahme des Endzustands nach dem 1. Januar 2020 geplant ist, erfolgt eine anlagenscharfe Meldung an das Eisenbahn-Bundesamt. Die Meldung muss spätestens ein Jahr vor geplanter Inbetriebnahme des Endzustands erfolgen und umfasst mindestens die Benennung der Anlage und die Auflistung der bereits erbrachten Nachweise. Das Eisenbahn-Bundesamt vereinbart mit dem Anzeigenden anlagenscharf eine Sachstandsfeststellung und anlagenscharf den Fortgang des Inbetriebnahmeverfahrens.

¹⁾ Amtlicher Hinweis: Das Memorandum of Understanding ist unter folgendem Link veröffentlicht https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Fahrzeuge/Inbetriebnahme/MoU/MoU_Neugestaltung_Zulassungsverfahren.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

(4) Für Anträge auf Abnahme nach § 32 Absatz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die bis zum ...[einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gestellt worden sind, ist das Genehmigungsverfahren bis zum ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] anzuwenden, das zum Zeitpunkt des Antrags maßgeblich war. Liegt nach Ablauf dieses Zeitpunkts keine Entscheidung vor, gilt diese Verordnung.

(5) Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von technischen Vorschriften, die zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und einer oder mehreren Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] abgeschlossen worden sind, können weiter angewendet werden.

(6) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben dem Eisenbahn-Bundesamt die erforderlichen Angaben nach § 38 Absatz 1 bezüglich ihrer am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in einem vom Eisenbahn-Bundesamt bestimmten Format bis zum 1. August 2020 zu übermitteln. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt die Angaben unverzüglich in das Fahrzeugeinstellungsregister ein.

Anlage 1

(zu § 4 Absatz 1)

Umsetzung von Entscheidungen und Beschlüssen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)**1. Gemeinsame Bestimmungen****1.1 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Anlage sind:

a) „Eisenbahnunternehmen“:

die Eisenbahnverkehrsunternehmen;

b) „Infrastrukturbetreiber“:

die Betreiber der Schienenwege.

1.2 Module zur Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie für die EG-Prüfung

Der Beschluss 2010/713/EU ist anzuwenden auf alle Bewertungen im Rahmen von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, die nach dem 31. Dezember 2010 in Kraft getreten sind oder in Kraft treten.

Sofern die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu einzelnen Merkmalen Sonderfälle für die Bundesrepublik Deutschland enthalten und das zu bewertende Teilsystem die dort niedergelegten Anforderungen erfüllt, ist die Konformität des Teilsystems für dieses Merkmal gegeben und ein entsprechendes Zertifikat zu erteilen.

2. Teilsystem Infrastruktur**2.1 Konventionelles Eisenbahnsystem**

Der mit der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 1) teilweise aufgehobene Beschluss 2011/275/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 126 vom 14.5.2011, S. 53), der durch den Beschluss 2012/464/EU (ABl. L 217 vom 14.8.2012, S. 20) geändert worden ist, ist weiterhin anzuwenden auf

a) die Fortführung von Vorhaben, die nach dem Beschluss 2011/275/EU genehmigt worden sind, und

b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

2.2 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

2.2.1 Die mit der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 teilweise aufgehobene Entscheidung 2008/217/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 77 vom 19.3.2008, S. 1), die durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/217/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

2.2.2 Die mit der Entscheidung 2008/217/EG teilweise aufgehobene Entscheidung 2002/732/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG (ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 143, L 275, S. 5), die durch den Beschluss 2012/462/EU (ABl. L 217 vom 14.8.2012, S. 1) geändert worden ist, ist weiterhin anzuwenden auf

- a) Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2002/732/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/217/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

2.2.3 Die nach Maßgabe der Nummern 2.2.1 und 2.2.2 geltenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur gelten auch für Bauvorhaben, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des strukturellen Teilsystems noch nicht zur Nutzung mit Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde vorgesehen waren, wenn der Antragsteller die Anwendung verlangt.

2.2.4 Die Anforderungen der nach Maßgabe der Nummern 2.2.1 und 2.2.2 geltenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur zur Gestaltung von Bahnsteigen sind auch in denjenigen Bahnhöfen und an denjenigen Haltepunkten zu erfüllen, die nicht unmittelbar an den mit mindestens 200 Kilometer pro Stunde befahrbaren Gleisanlagen liegen, wenn an diesen Bahnhöfen oder Haltepunkten Züge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems planmäßig halten.

3. Teilsystem Fahrzeuge

3.1 Konventionelles Eisenbahnsystem

3.1.1 Der mit der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 teilweise aufgehobene Beschluss 2011/229/EU der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1), der durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach dem Beschluss 2011/229/EU genehmigt worden sind, und

- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

Satz 1 Buchstabe b gilt nicht, wenn der Antragsteller die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 beantragt.

3.1.2 Die mit dem Beschluss 2011/229/EU teilweise aufgehobene Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 37 vom 8.2.2006, S. 1), die durch den Beschluss 2012/462/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2006/66/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Beschlusses 2011/229/EU in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

Satz 1 Buchstabe b gilt nicht, wenn der Antragsteller die Anwendung des Beschlusses 2011/229/EU beantragt.

3.1.3 Die mit der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2015/924 (ABl. L 150 vom 17.6.2015, S. 10) geändert worden ist, teilweise aufgehobene Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 344 vom 8.12.2006, S. 1, L 345 vom 29.12.2011, S. 35), die zuletzt durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2006/861/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

Satz 1 Buchstabe b gilt nicht, wenn der Antragsteller die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 beantragt.

3.1.4 Der mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228, L 10 vom 16.1.2015, S. 45, L 334 vom 22.12.2015, S. 65, L 103 vom 19.4.2016, S. 50) teilweise aufgehobene Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems „Lokomotiven und Personenwagen“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 139 vom 26.5.2011, S. 1), der zuletzt durch den

Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach dem Beschluss 2011/291/EU genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 nach Abschnitt 7.1.1.2 des Anhangs der genannten Verordnung in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren oder auf einem vor dem 1. Januar 2015 entwickelten Baumuster beruhen.

Satz 1 Buchstabe b gilt nicht, wenn der Antragsteller die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 beantragt.

3.2 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

3.2.1 Die mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 teilweise aufgehobene Entscheidung 2008/232/EG der Kommission vom 21. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 84 vom 26.3.2008, S. 132, L 104 S. 80, L 208 vom 3.8.2012, S. 22), die durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/232/EU genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 nach Abschnitt 7.1.1.2 des Anhangs dieser Verordnung in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren oder auf einem vor dem 1. Januar 2015 entwickelten Baumuster beruhen.

Satz 1 Buchstabe b gilt nicht, wenn der Antragsteller die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 beantragt.

3.2.2 Die Abschnitte 4.2.6.5 und 4.2.7.6 der teilweise aufgehobenen Entscheidung 2008/232/EG sind weiterhin anzuwenden auf Zügeinheiten mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 190 Kilometer pro Stunde, die für den Betrieb im Hochgeschwindigkeitsbahnnetz ausgelegt sind.

3.2.3 Die mit der Entscheidung 2008/232/EG teilweise aufgehobene Entscheidung 2002/735/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG (ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 402, L 275 S. 13), die durch den Beschluss 2012/462/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2002/735/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/232/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

3.2.4 Ergänzend zur Entscheidung 2008/232/EG ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 der Beschluss 2011/291/EU anzuwenden auf die in Nummer 3.2.1 aufgeführten Fahrzeuge, die auf der Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems fahren.

3.3 Maßgaben

3.3.1 Für die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a des Beschlusses 2011/291/EU geregelten Fahrzeuge, für die verbindliche Festlegungen bereits im Rahmen von Ausschreibungen über Nahverkehrsleistungen getroffen werden, ist mit der Abgabe des Angebots über die ausgeschriebenen Nahverkehrsleistungen ein fortgeschrittenes Entwicklungsstadium gegeben.

3.3.2 Die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b des Beschlusses 2011/291/EU geregelten, bereits in Ausführung befindlichen Aufträge umfassen auch die nach Leistung und Preis bestimmten oder bestimmaren Rahmenverträge sowie Optionsrechte aus bestehenden Herstell- und Lieferverträgen.

3.3.3 Die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c des Beschlusses 2011/291/EU geregelten Fahrzeuge eines bestehenden Baumusters umfassen auch die bis spätestens zum 31. Dezember 2011 im Auftrag befindlichen Fahrzeugprojekte, die noch keine Inbetriebnahmegenehmigung haben, sowie alle Fahrzeuge dieser Fahrzeugplattformen.

4. Teilsystem Energie

4.1 Konventionelles Eisenbahnsystem

Der mit der Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 179, L 13 vom 20.1.2015, S. 13, L 154 vom 11.6.2016, S. 27) teilweise aufgehobene Beschluss 2011/274/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 126 vom 14.5.2011, S. 1), der durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 4.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach dem Beschluss 2011/274/EU genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

Satz 1 betrifft

- a) die ortsfesten Anlagen der Bahnstromversorgung für die elektrische Zugförderung und
- b) das Zusammenwirken von Oberleitungen und Stromabnehmern.

4.2 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

4.2.1 Die mit der Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 teilweise aufgehobene Entscheidung 2008/284/EG der Kommission vom 6. März 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 104 vom 14.4.2008, S. 1), die durch den Be-

schluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 4.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/284/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

Satz 1 betrifft

- a) die ortsfesten Anlagen der Bahnstromversorgung für die elektrische Zugförderung und
- b) das Zusammenwirken von Oberleitungen und Stromabnehmern.

4.2.2 Die mit der Entscheidung 2008/284/EG teilweise aufgehobene Entscheidung 2002/733/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG (ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 280, L 275 S. 8), die durch den Beschluss 2012/462/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 4.3 weiterhin anzuwenden auf

- a) Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2002/733/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/284/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

Satz 1 betrifft

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

4.3 Maßgaben

4.3.1 Im konventionellen Eisenbahnsystem und in Infrastrukturen der Kategorien II und III des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Oberleitung für den Betrieb von Stromabnehmern mit Wippen des Typs 1950 mm (entsprechend der Wippengeometrie des Beschlusses 2011/291/EU, Abschnitt 4.2.8.2.9.2.2) auszulegen.

4.3.2 In Infrastrukturen der Kategorie I des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist der lichte Raum für den Durchgang von Stromabnehmern mit Wippen des Typs 1950 mm (entsprechend der Wippengeometrie des Beschlusses 2011/291/EU, Abschnitt 4.2.8.2.9.2.2) freizuhalten.

5. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

5.1 Eisenbahnsystem

- 5.1.1 Die folgenden Vorschriften sind nach Maßgabe der Nummer 5.2 anzuwenden auf Infrastrukturen und führende Fahrzeuge von Zügen:
- a) die Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1, L 279 S. 94) in der jeweils geltenden Fassung,
 - b) die Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission vom 5. Januar 2017 über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ABl. L vom 6.1.2017, S. 6) in der jeweils geltenden Fassung und
 - c) der Anhang III Nummer 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ (ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 1), der zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/919 geändert worden ist.
- 5.1.2 Die mit dem Beschluss 2012/88/EU teilweise aufgehobene Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1), die zuletzt durch den Beschluss 2012/463/EU (ABl. L 217 vom 14.8.2012, S. 11) geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 5.2 weiterhin anzuwenden auf
- a) Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur und an den führenden Fahrzeugen von Zügen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2006/679/EG genehmigt worden sind, und
 - b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Beschlusses 2012/88/EU in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.
- 5.1.3 Die mit dem Beschluss 2012/88/EU teilweise aufgehobene Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG vom 28. März 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 342 vom 7.12.2006, S. 1), die zuletzt durch den Beschluss 2012/463/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 5.2 weiterhin anzuwenden auf
- a) Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur und an den führenden Fahrzeugen von Zügen des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2006/860/EG genehmigt worden sind, und
 - b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Beschlusses 2012/88/EU in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.
- 5.1.4 Die mit der Entscheidung 2006/860/EG teilweise aufgehobene Entscheidung 2002/731/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation

für die Interoperabilität des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG (ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 37, L 275 S. 3), die zuletzt durch den Beschluss 2012/462/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 5.2 weiterhin anzuwenden auf

- a) Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur und an den führenden Fahrzeugen von Zügen des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2002/731/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2006/860/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

5.2 Maßgaben

5.2.1 Das European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist streckenseitig so einzurichten, dass für Züge, die ausschließlich unter ERTMS fahren, lückenlos durchgängige Streckenzüge gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 entstehen, wobei die Ausrüstung an den Grenzübergangspunkten ins benachbarte Ausland beginnen sollte. Die Ausrüstung der Bahnhöfe entlang eines Korridors mit ERTMS umfasst die Zugfahrstraßen

- a) der durchgehenden Hauptgleise und
- b) der Überholungsgleise in betrieblich gebotenum Umfang zum Erhalt der Streckenkapazität und einer ausreichenden Flexibilität in der Betriebsführung; in der Regel sind pro Richtung ein Überholungsgleis mit Bahnsteig und ein Güterzugüberholungsgleis als angemessen anzusehen.

5.2.2 Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass ERTMS-Fahrzeuge über Informationen zu den spezifischen nationalen Kennwerten und den Zugsicherungssystemen desjenigen Netzes verfügen, in das sie einfahren.

5.2.3 Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen übermitteln dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Abschrift über die Vereinbarung nach Artikel 2 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 unverzüglich nach deren Abschluss.

5.2.4 Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichten unverzüglich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über Verzögerungen nach Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/6. Bei der Unterrichtung sind anzugeben:

- a) eine technische Beschreibung des Projekts,
- b) ein Termin für die Inbetriebnahme von ERTMS,
- c) Gründe für die Verzögerung und
- d) Angaben zu den vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergriffenen Abhilfemaßnahmen.

5.2.5 Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen schriftlichen Bericht über die in den nächsten fünf Jahren für eine ERTMS-Ausrüstung vorgesehenen Strecken spätestens bis zum 31. Dezember jeden Jahres vorzulegen.

6. Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

Der Beschluss 2012/757/EU ist auf die Betriebsführung im Eisenbahnsystem anzuwenden.

7. Übergreifende Bereiche des Eisenbahnsystems

7.1 Sicherheit in Eisenbahntunneln

Die mit der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 teilweise aufgehobene Entscheidung 2008/163/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl. L 64 vom 7.3.2008, S. 1), die zuletzt durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/163/EG genehmigt worden sind, und
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

7.2 Eingeschränkt mobile Personen

Die mit der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 teilweise aufgehobene Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl. L 64 vom 7.3.2008, S. 72), die durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist weiterhin anzuwenden auf

- a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/164/EG genehmigt worden sind,
- b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren, und
- c) Vorhaben für neue Fahrzeuge mit bestehendem Entwurf nach Abschnitt 7.1.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014.

Anlage 2

(zu § 6 Absatz 4)

Übrige Eisenbahninfrastruktur

1. Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau-Anlagen

1.1 Ingenieurbau

Zum Ingenieurbau zählen bauliche Anlagen des Konstruktiven Ingenieurbaus, des allgemeinen Baus und des Erdbaus, insbesondere:

- 1.1.1 Brücken, Tunnel, Galerien, Tröge, Querungen, Durchlässe, Hilfsbrücken einschließlich der zugehörigen Ausrüstungen (wie Lager, Fahrbahnübergänge, Geländer),
- 1.1.2 Stützbauwerke, Abfangungen, flexible Stützbauwerke,
- 1.1.3 Lärmschutzanlagen,
- 1.1.4 Tiefgründungen, wie Bohr- und Rammfähle oder Spundwände,
- 1.1.5 Bahnsteige, Laderampen, Ladestraßen,
- 1.1.6 Wege, Straßen, Plätze,
- 1.1.7 Entwässerungsanlagen,
- 1.1.8 Erdbau, wie Unterbau oder Untergrund, Dämme, Einschnitte, Anschnitte, Böschungstreppen, Planumsschutzschicht, Frostschutzschicht,
- 1.1.9 Masten und Ausleger einschließlich deren Gründungen zur Aufnahme von Anlagen der Beleuchtungs-, Energie-, Signal- und Telekommunikationstechnik sowie elektrischer Anlagen.

1.2 Oberbau

Die bautechnischen Anlagen des Oberbaues werden als Oberbauanlagen bezeichnet. Oberbauanlagen bestehen aus Gleisen, Weichen, Kreuzungen, Schienenauszügen und Hemmschuhauswurfvorrichtungen. Auf ihnen wird in zusammenhängender Form auf der freien Strecke und in den Bahnhöfen der Eisenbahnbetrieb abgewickelt. Der Oberbau besteht aus Schienen, Schienenbefestigungen, Schwellen und Gleisschotter als Schotteroberbau sowie auch aus bauartbedingten (bauartspezifischen) Konstruktionen der Festen Fahrbahn. Zum Oberbau gehören ebenfalls die ab Oberkante Planum aufzubringenden Schutzschichten, wie Frostschutzschichten. Die Bahnübergänge gehören zum Fachgebiet Oberbau.

1.3 Hochbau

Zum Hochbau zählen bauliche Anlagen, die nach ihrer Zweckbestimmung eine eigenständige Funktion besitzen, selbständig benutzbar sind, von Menschen betreten werden können, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen dienen und über einen Dachabschluss verfügen. Hochbauten brauchen nicht durch bauliche Maßnahmen vollkommen umschlossen zu sein.

Zu den Hochbauten gehören insbesondere:

- 1.3.1 Empfangsgebäude,
- 1.3.2 Güterhallen, Schuppen, Baracken, Werkstattgebäude der technischen Betriebsbereiche (im Sinne der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke),
- 1.3.3 Stellwerksgebäude, Bauten für Fernmeldeanlagen,
- 1.3.4 Garagen,
- 1.3.5 Bahnsteigdächer, Hallen, Einhausungen, Bahnsteigaufbauten, auch in unterirdischen Personenverkehrsanlagen,
- 1.3.6 Bauten für Energieversorgungsanlagen, Bahnstromanlagen, Unterwerke,
- 1.3.7 Schutzraumbauten der zivilen Verteidigung.

2. Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen

Zu den nachstehend aufgeführten Anlagen zählen auch die Übertragungswege einschließlich der Übertragungstechnischen Einrichtungen zwischen mehreren Anlagen sowie innerhalb einer Anlage, wenn die Funktion dieser Übertragungswege für die Erfüllung der Sicherheitsaufgabe erforderlich ist.

Zu den nachstehend aufgeführten Anlagen zählen auch Einrichtungen und Maßnahmen zur Gewährleistung der Erdung und der elektromagnetischen Verträglichkeit sowie zur Einhaltung der Grenzwerte gemäß der Verordnung über elektromagnetische Felder.

Zu den jeweiligen Anlagen zählen zentrale und dezentrale Einrichtungen, Bedien- und Abfragestationen, Endeinrichtungen, Endgeräte, Innen- und Außenanlagen, Stromversorgungsanlagen, stationäre Anlagen sowie sonstige mobile oder tragbare Anlagen.

Die Übertragungswege in öffentlichen Telekommunikationsnetzen nach § 3 des Telekommunikationsgesetzes oder in diesen vom Eisenbahn-Bundesamt gleichgestellten Netzen zählen zu den Anlagen ohne Sicherheitsverantwortung.

2.1 Signalanlagen

- 2.1.1 Innen- und Außenanlagen von mechanischen, elektromechanischen und elektronischen Stellwerken, Gleisbild-Stellwerken und Spurplan-Stellwerken,
- 2.1.2 Zugsteuerungs- und Zugbeeinflussungseinrichtungen, beispielsweise Linienzugbeeinflussung, punktförmige Zugbeeinflussung, Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnik-Züge, Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin, Fahrsperrung, ortsfeste signalabhängige Ankündigungsanlagen und Gleisüberschreitungsanlagen für Relais- und elektronische Stellwerke,
- 2.1.3 Bahnübergangssicherungsanlagen, einschließlich der Stromversorgung, gegebenenfalls der Gefahrenraumfreimeldeanlagen und der zugehörigen Außenanlagen sowie der Abhängigkeiten zum Stellwerk oder Streckenblock oder zu anderen Sicherungseinrichtungen, unabhängig von der Überwachungsart,
- 2.1.4 Rangierstellwerke,
- 2.1.5 elektrisch ortsgestellte Weichen mit gesicherten Rangierfahrwegen.

2.2 Telekommunikationsanlagen

- 2.2.1 Funkanlagen in analoger und GSM-R-Technik für bahnspezifische Anwendungen, wie Zugfunk, Rangierfunk, Sprach- und Datendienste,
- 2.2.2 betriebliche Gefahrenmeldeanlagen für die Überwachung der betrieblichen Abläufe und Umweltbedingungen sowie die frühzeitige und zuverlässige Gefahrenerkennung und -meldung, wie Heißläufer-, Festbrems- und Flachstellenortungsanlagen, Luftströmungsmeldeanlagen, Windmeldeanlagen, Pegelmessanlagen,
- 2.2.3 zentrale Systeme für Leit- und Steueraufgaben für die Betriebsüberwachung und -abwicklung, wie Meldeanlagen system 90, Fernüberwachen und Steuern technischer Einrichtungen,
- 2.2.4 Televisionsanlagen für betriebswichtige Überwachungsfunktionen, wie Beobachtung oder Überwachung von Bahnübergängen, Zugschlussüberwachung, Überwachung von Fahrwegprüfbezirken,
- 2.2.5 Notrufanlagen für die Sicherheit der Reisenden im Eisenbahnbetrieb gemäß der Brandschutzkonzepte der jeweiligen Personenverkehrsanlage einschließlich der zugehörigen Zentralen für Service, Sicherheit und Sauberkeit und Tunnelnotrufanlagen,
- 2.2.6 ortsfeste Lautsprecheranlagen für die Sicherung der Reisenden in Verbindung mit Sicherheitskonzepten, wie Lautsprecher auf Bahnsteigen, an Bahnübergängen, im Gleisbereich, als Schrankenwechselsprechanlagen,
- 2.2.7 Betriebsfernsprechanlagen und -systeme in besetzten und unbesetzten Betriebsstellen für die Betriebsabwicklung in Bahnhöfen und auf der freien Strecke sowie die elektrische Zugförderung, wie All- und Mehrfachfernsprechanlagen, Betriebsfernmeldesystem, Ortsbatterie- und Zentralbatterie-Einrichtungen, Nachrichtenspeicher,
- 2.2.8 Brandmelde- und Intrusionsschutzanlagen im Zusammenhang mit einem Brandschutz- oder Sicherheitskonzept für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, wie Tunnel, Überwachung der Tunnelnotausgänge, Personenverkehrsanlagen, Werkstattgebäude der technischen Betriebsbereiche (im Sinne der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke), Überwachung von Betriebs- und Bedienräumen,
- 2.2.9 zentrale und dezentrale Zugabfertigungsanlagen mit allen für die Zugabfertigung erforderlichen Anlagenkomponenten,
- 2.2.10 Leitstellen zur Überwachung sicherheitsrelevanter Anlagen.

2.3 Elektrotechnische Anlagen

- 2.3.1 Erzeugungsanlagen für elektrische Energie,
- 2.3.2 Gleichrichter-, Umformer- und Umrichterwerke,
- 2.3.3 Bahnstromfernleitungen,
- 2.3.4 Fahrleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung,
- 2.3.5 Schaltwerke, Unterwerke, Schaltposten, Kuppelstellen, Gleichspannungsschaltstellen,

- 2.3.6 Oberleitungs-Spannungsprüfautomatik,
- 2.3.7 Leitstellen einschließlich Prozessanbindung,
- 2.3.8 Hochspannungs- oder Niederspannungsverteiler- und -verbraucheranlagen,
- 2.3.9 elektrische Energieanlagen in Personenverkehrsanlagen und Werkstattgebäuden der technischen Betriebsbereiche (im Sinne der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke), einschließlich notwendiger Überwachungssysteme, wie Allgemeinbeleuchtung, Ersatzbeleuchtung, Sicherheitsbeleuchtung, Niederspannungsverteilungsanlagen, Ersatz- und Sicherheitsstromversorgungsanlagen,
- 2.3.10 elektrische Weichenheizanlagen,
- 2.3.11 elektrische Zugvorheizanlagen,
- 2.3.12 fahrwegbezogene elektrische Energieanlagen in Betriebsstellen des Netzes, wie Beleuchtungsanlagen der Gleisfelder, Niederspannungsverteileranlagen und Ersatzstromversorgungsanlagen,
- 2.3.13 Notbeleuchtungs- und Energieverteilungsanlagen in Eisenbahntunneln einschließlich notwendiger Überwachungssysteme.

Anlage 3

(zu § 9 Absatz 1)

Inhalt und Umfang des nach § 9 Absatz 1 vorzulegenden technischen Dossiers zur Prüferklärung für die EG-Prüfung

Das Dossier muss in deutscher Sprache abgefasst sein und mindestens folgende Angaben enthalten:

1. die Bezugnahme auf die Richtlinie 2008/57/EG, die jeweilige Technische Spezifikation für die Interoperabilität und gegebenenfalls die geltenden technischen Vorschriften;
2. die Bezugnahme auf die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität oder die Teile davon, deren Einhaltung im Zuge des EG-Prüfverfahrens geprüft worden sind, oder die technischen Vorschriften, die bei Ausnahmen, Teilanwendung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bei Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität oder Sonderfällen angewandt worden sind;
3. Name und Anschrift des Antragstellers und der Firma, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe von Name und Anschrift der Firma des Auftraggebers oder des Herstellers;
4. eine kurze Beschreibung des Bestandteils des Eisenbahnsystems, für das die Inbetriebnahmegenehmigung beantragt worden ist;
5. Namen, Anschriften und Kennnummern der benannten Stellen, welche die in Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG genannten EG-Prüfungen durchgeführt haben;
6. Namen, Anschriften und Kennnummern der benannten Stellen, welche die Bewertung der Konformität mit anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften durchgeführt haben;
7. Namen und Anschriften der bestimmten Stellen, welche die in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannte Überprüfung der Konformität mit den notifizierten technischen Vorschriften durchgeführt haben;
8. Namen und Anschriften der Bewertungsstellen, welche die Sicherheitsbewertungsberichte in Bezug auf die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für die Risikobewertung erstellt haben, soweit durch die Richtlinie 2008/57/EG vorgeschrieben;
9. die Auflistung der Unterlagen, die der EG-Prüfung zugrundeliegen, und die Liste nach § 11 Absatz 6;
10. alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Bestandteil des Eisenbahnsystems, für das die Inbetriebnahmegenehmigung beantragt worden ist, entsprechen muss, und insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
11. der Name des Unterzeichners.

Anlage 4

(zu § 14 Absatz 1, § 15 Absatz 2 und § 30)

Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung einzustufen sind**1. Allgemeines**

Als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung gelten alle Maßnahmen an strukturellen Teilsystemen oder an der übrigen Eisenbahninfrastruktur, die

- 1.1 jeweils in Kapitel 7 der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität als Erneuerung oder Umrüstung näher bezeichnet sind oder
- 1.2 eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen.

2. Teilsystem Infrastruktur sowie die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur

Als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung gelten:

- 2.1 Bauliche Änderungen, die die Anforderungen für einen anderen Verkehrscode gemäß Anlage E der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 erfüllen,
 - 2.1.1 die Erhöhung der Geschwindigkeit um mindestens 20 Kilometer pro Stunde nach dem Verzeichnis der zugelassenen Geschwindigkeit,
 - 2.1.2 die Erhöhung der Belastbarkeit des Oberbaus über 225 kN (22,5 t) je Achse,
 - 2.1.3 die Änderung des Lichtraumprofils,
- 2.2 die entweder einzeln oder gemeinsam geplante Änderung von mehr als 2 000 m Streckengleis, 500 m Bahnhofsgleis oder mindestens vier Weichen in Lage oder Grundform,
- 2.3 Umrüstungen oder Erneuerungen an Zugbildungsanlagen oder Zuführungsgleisen zu Behandlungs- oder Abstellanlagen oder zu Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs, wenn mehr als 500 m Gleis oder mindestens vier Weichen in Lage oder Grundform geändert werden,
- 2.4 die Erstellung oder die Erneuerung von Eisenbahnbrücken mit einer Überbaulänge von mindestens 15 m oder soweit die Erstellung oder die Erneuerung von Eisenbahnbrücken die bezüglich des Schwierigkeitsgrades der Honorarzone 4 oder 5 gemäß der Bundeseisenbahngebührenverordnung zugeordnet sind,
- 2.5 die Änderung eines Eckwertes nach der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 oder die Erstellung oder Erneuerung von Innenschalen von Eisenbahntunneln oder deren Notausgängen einschließlich Querschläge,
- 2.6 die Erstellung oder die Erneuerung von Stützbauwerken oder Trögen zur Stützung des Unterbaus von Gleisen, deren Höhe im Druckbereich mindestens 5 m beträgt,
- 2.7 die Erstellung oder die Erneuerung von Stützbauwerken oder Trögen mit Verankerung zur Stützung des Unterbaus von Gleisen,
- 2.8 die Erstellung oder die Erneuerung von Erdkörpern

- 2.8.1 unterhalb von Gleisen mit einer Höhe von mindestens 5 m oder
- 2.8.2 bei Strecken mit einer Streckengeschwindigkeit über 200 Kilometer pro Stunde oder
- 2.8.3 wenn die geotechnische Untersuchung dieses Erdkörpers der geotechnischen Kategorie 3 zuzuordnen ist,
- 2.9 * die Erstellung von technisch gesicherten Bahnübergängen in der Regel anstelle von bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen,
- 2.10 * die Erstellung von technisch gesicherten Bahnübergängen, welche über den reinen „1:1-Austausch“ hinausgehen,
- 2.11 wesentliche Änderungen oder Nutzungsänderungen mit Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept (Auswirkung auf beispielsweise Rettungswege, Feuerwiderstandsdauer, Gebäudeklasse) oder die Standsicherheit des Gesamtgebäudes, der nachfolgend genannten Gebäude und baulichen Anlagen sowie deren Errichtung:
 - 2.11.1 *Gebäude mit einer Höhe von mehr als 13 m,
 - 2.11.2 *Gebäude mit mehr als 1 600 m² Grundfläche des Geschosses mit der größten Ausdehnung,
 - 2.11.3 *Gebäude mit Räumen, die einzeln für die Nutzung von mehr als 100 Personen bestimmt sind,
 - 2.11.4 Bahnsteige mit Nutzerzahlen von über 1 000 Personen pro Stunde, wenn der Rettungsweg durch ein Gebäude führt,
 - 2.11.5 *unterirdische Personenverkehrsanlagen und Personenverkehrsanlagen mit Bahnsteighallen,
 - 2.11.6 *Industriebauten nach Muster der Industriebaurichtlinien,
- 2.12 die Errichtung eines neuen oberirdischen oder unterirdischen Personenbahnhofes oder einer Personenverkehrsanlage,
- 2.13 der Neubau eines Bahnhofsgebäudes.

3. Teilsystem Energie und die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur

Als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung gelten:

- 3.1 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung von Umrichterwerken (15 kV), Unterwerken oder Schaltposten,
- 3.2 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung von Oberleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung, die sich je Gleis über mehr als eine Nachspannlänge und mehr als 1 500 m Kettenwerk erstrecken, wobei Weichenverbindungen bei der Mengenermittlung unberücksichtigt bleiben; kommen dabei Oberleitungsbauarten zur Anwendung, die nach den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zertifiziert sind, und entspricht die Planung und Ausführung der für die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität relevanten Anteile vollständig Zeichnungswerken, Richtlinien und Normen, die den Zertifikaten zugrunde liegen, so erhöht sich das Kriterium auf mehr als vier Nachspannlängen und mehr als 5 000 m Kettenwerk je Gleis,

- 3.3 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung von Oberleitungs-Spannungsprüfautomatik für Fahrleitungen in einem Eisenbahntunnel,
- 3.4 die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte der Energieanlagen (50 Hertz) für Rettungszwecke in einem Eisenbahntunnel,
- 3.5 die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte der Tunnelsicherheitsbeleuchtungsanlagen in einem Eisenbahntunnel,
- 3.6 die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte aller elektrischen Anlagen auf einem oder mehreren Bahnsteigen in einem Bahnhof mit mehr als 5 000 Reisenden pro Stunde,
- 3.7 ******die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte aller elektrischen Anlagen in einem Bahnhof mit mehr als 1 000 Reisenden pro Stunde,
- 3.8 die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte der Allgemeinbeleuchtungen in einer unterirdischen Personenverkehrsanlage,
- 3.9 die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte der Sicherheitsbeleuchtungen oder Sicherheitsstromversorgungen in einem Bahnhof,
- 3.10 die Erstellung oder die Erneuerung von mehr als der Hälfte der Ersatzbeleuchtungen oder Ersatzstromversorgungen in einem Bahnhof.

4. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur

- 4.1 Als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung des Teilsystems streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung und der entsprechenden übrigen Eisenbahninfrastruktur gelten:
 - 4.1.1 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung der gesamten Sicherungsanlage für das European Train Control System (ETCS),
 - 4.1.2 *****die Erstellung oder die vollständige Erneuerung der gesamten Stellwerksanlage oder Bahnübergangssicherungsanlage, welche über den „1:1-Austausch“ hinausgeht,
 - 4.1.3 *****die Erweiterung einer Stellwerksanlage durch zusätzliche abgesetzte elektronische Stellwerke,
 - 4.1.4 *****Umbaumaßnahmen mit dauerhafter Erweiterung oder Reduzierung der Streckenkapazität um mindestens 10 % durch beispielsweise zusätzliche oder entfallende Weichenverbindungen oder zusätzliche oder entfallende Signale,
 - 4.1.5 Migration eines gesamten sicherungstechnischen Teilsystems oder einer Komponente
 - 4.1.5.1 der Zugsicherung: punktförmige Zugbeeinflussung oder Linienzugbeeinflussung auf die Zugbeeinflussung ETCS oder *****Fahrsperre auf Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin, *****Linienzugbeeinflussung nach Linienzugbeeinflussung CIR-ELKE, die mit einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz verbunden ist, höherer ETCS-Level,
 - 4.1.5.2 *****der Signalisierung: von Lichthaupt- und Lichtvorsignal oder Hauptsignal und Vorsignal auf Kombinationssignale,

- 4.1.5.3 *in Bezug auf die Hochrüstung einer Stellwerksinnenanlage oder eines Bedienplatzes, wie der Erneuerung der Hardware,
- 4.1.6 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung der Mobilfunkvermittlungsstelle, der Railvermittlungsstelle oder des Basisstationscontrollers,
- 4.1.7 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung aller Basisstationen einer gesamten GSM-R-Kette oder eines gesamten GSM-R-Loops oder eines Rangierfunkpolygons GSM-R,
- 4.1.8 die Erstellung oder die vollständige Erneuerung von Anlagen im Zuge der Neuerichtung eines Eisenbahntunnels in Bezug auf
 - 4.1.8.1 den Schutz vor unbefugtem Zutritt zu Notausgängen und Technikräumen sowie in Bezug auf die Branddetektion,
 - 4.1.8.2 die Notfallkommunikation,
 - 4.1.8.3 die Heißläuferortung,
 - 4.1.8.4 die Luftströmungsmeldeanlagen,
 - 4.1.8.5 die Tunnelnotrufsysteme,
 - 4.1.8.6 die Ortsbatterie-Steckdosenanlagen,
- 4.1.9 *die Erstellung oder die vollständige Erneuerung von Zentralsystemen zur Gefahrenmeldung, wie dem Meldeanlagenesystem 90,
- 4.1.10 *die Erstellung oder die vollständige Erneuerung des elektroakustischen Anlagen-Ausstattungs-niveaus 1 oder der elektroakustischen Anlagen-Evakuierung.

Von Nummer 4.1 ausgenommen sind Maßnahmen aufgrund von Bauteiltausch oder Softwareanpassungen ohne Auswirkung auf bestehende Funktions- und Sicherheitsanforderungen des Bestandteils des Eisenbahnsystems.
- 4.2 Als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung am Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung gelten:
 - 4.2.1 der erstmalige Einbau oder die erstmalige Installation von fahrzeugseitigen Anlagen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung für den Betrieb auf Infrastrukturen der Klasse A und B,
 - 4.2.2 der erstmalige Einbau oder die erstmalige Installation von fahrzeugseitigen funkschnittstellen für die Sprach- und Datenkommunikation zur Infrastruktur für den Betrieb auf Infrastrukturen der Klasse A und B,
 - 4.2.3 die Aktivierung zusätzlicher oder veränderter Sicherungsmodi eines bestehenden Zugsicherungssystems,
 - 4.2.4 Änderungen an den fahrzeugseitigen Einrichtungen oder deren Schnittstellen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung sowie Einrichtungen der Sprach- und Datenkommunikation mit Auswirkung auf die Sicherheitsarchitektur oder auf die Schutz- und Sicherheitsfunktionen des Teilsystems, insbesondere
 - 4.2.4.1 der Zugriff auf das Bremssystem oder die Ausführung einer Zwangsbremmung oder einer Traktionsabschaltung,

- 4.2.4.2 Überwachungsfunktionen des Zugsicherungssystems,
- 4.2.4.3 die Anzeige von Führungsgrößen und sicherheitskritischen Systemzuständen,
- 4.2.4.4 sicherheitsrelevante Eingaben,
- 4.2.4.5 die Notruffunktion beim Zugfunk,
- 4.2.4.6 Sicherheitsreaktionen der Funkfernsteuerung.

Von Nummer 4.2 ausgenommen sind Maßnahmen aufgrund von Bauteiltausch oder Softwareanpassungen ohne Auswirkung auf bestehende Funktions- und Sicherheitsanforderungen des Teilsystems.

5. Teilsystem Fahrzeuge

Als umfangreiche Änderungen*** an Fahrzeugen gelten:

- 5.1 Änderungen der Fahrzeugmasse oder der Radaufstandskraft um mehr als 10 %

Veränderungen der nominalen Fahrzeugmasse in den Beladezuständen nach DIN EN 15663:2012-05; Bahnanwendungen – Definition der Fahrzeugreferenzmassen; deutsche Fassung EN 15663:2009 + AC:2010 oder Veränderungen der nominalen Radaufstandskraft nach EN 50215 DIN EN 50215 VDE 0115-101:2010-07²⁾; Bahnanwendungen – Bahnfahrzeuge – Prüfung von Bahnfahrzeugen nach Fertigstellung und vor Indienststellung in den Beladezuständen:
 - 5.1.1 Auslegungsmasse, betriebsbereites Fahrzeug,
 - 5.1.2 Auslegungsmasse bei maximaler Zuladung,
- 5.2 die Änderung der eisenbahnrechtlich genehmigten Bremsgewichte um mehr als 10 % nach unten oder über die der Genehmigung zugrunde liegenden Nachweise nach oben, Ein- oder Ausbau oder Ersatz oder Tausch des Gleitschutzes,
- 5.3 die Änderung der Brandschutzkategorie nach den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014,
- 5.4 die Änderung an der Sicherheitsarchitektur zur Überwachung oder Steuerung von:
 - 5.4.1 Bremsfunktionen,
 - 5.4.2 Traktion,
 - 5.4.3 Außentüren oder
 - 5.4.4 aktiven Elementen zur Fahrsicherheit und Einhaltung des Begrenzungsprofils,

Änderung in Aufbau oder Struktur und Wirkungsweise der Architekturelemente, wie beispielsweise Sicherheitsschleifen, Zug- und Steuerleitungen,
- 5.5 Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit um mehr als 15 Kilometer pro Stunde oder Erhöhung des zulässigen Überhöhungsfehlbetrages um mehr als 10 %,
- 5.6 Erweiterung der Steuerung der Fahrzeuggruppe oder Triebzugeinheit auf:

²⁾ Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Normen sind im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

5.6.1 Mehrfachtraktion oder

5.6.2 Mischtraktion.

* Diese Maßnahmen lösen keine EG-Prüfung aus. Empfangsgebäude und Hallen der Personenbahnhöfe fallen ab einer Nutzerzahl von 1 000 Personen pro Stunde unter die Genehmigungspflicht. Werden in diesen Gebäuden auch die zugehörigen Personenverkehrsanlagen erstellt oder vollständig erneuert oder umgerüstet, gelten für diese Verkehrsanlagen die Sätze 1 und 2 nicht.

** Diese Maßnahmen lösen keine Genehmigungspflicht aus, soweit sie nur Räume in Bahnhofsgebäuden oder Personenverkehrsanlagen betreffen, die ausschließlich dem Einzelhandel oder dem Reisebedarf dienen.

*** Bezugsbasis für die Änderungen sind der Fahrzeugzustand oder die zugrunde liegenden Parameter der letzten eisenbahnrechtlichen Genehmigung, wie Abnahme oder Inbetriebnahmegenehmigung.

Anlage 5

(zu § 14 Absatz 1)

Maßnahmen, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen sind**1. Allgemeines**

Zu den Instandhaltungsarbeiten zählt neben den in den einzelnen Teilsystemen genannten Maßnahmen der 1:1-Austausch von Bauprodukten und Bauarten in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie und in der übrigen Eisenbahninfrastruktur. Satz 1 gilt auch für das Teilsystem streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Telekommunikationsanlagen der entsprechenden übrigen Eisenbahninfrastruktur, wenn:

- 1.1 die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden,
- 1.2 die gleiche Technik wie die vorhandene angewendet werden soll; im Fall eines Austauschs von Bauteilen, Komponenten oder Systemsoftware trifft dies nur zu, wenn vom Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 27 genehmigte Bauteile, Komponenten oder Systemsoftware verwendet werden, oder
- 1.3 durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mittels Prüferklärung oder Erklärung der Typfreigabe freigegebene Bauteile, Komponenten oder Systemsoftware ohne Änderungen an der Funktion ersetzt werden und an den bestehenden Einrichtungen keine neuen Ausführungsunterlagen oder wesentliche Änderungen von Bestandsunterlagen, wie Klemmenbelegung, erforderlich sind.

2. Teilsystem Infrastruktur und die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur**2.1 Ingenieurbauwerke****2.1.1 Instandsetzungsmaßnahmen**

- 2.1.1.1 Korrosionsschutzarbeiten,
- 2.1.1.2 Instandsetzen nichttragender Teile oder Bauteile,
- 2.1.1.3 Instandsetzen von Bahnsteigen und Rampen,
- 2.1.1.4 Arbeiten zur Wiederherstellung des Regelquerschnitts,
- 2.1.1.5 Wiederherstellen des Profils bei Dämmen und Böschungen nach Rutschungen des Mutterbodens,
- 2.1.1.6 Instandsetzen einzelner Anlagen oder Bauteile, wie
 - 2.1.1.6.1 Befestigungen von Wegen und Plätzen,
 - 2.1.1.6.2 Böschungstreppen oder sonstige Treppen, die auf dem Erdreich liegen,
 - 2.1.1.6.3 Arbeiten an Brückenteilen und -bauteilen, beispielsweise Kappen oder Geländer,

2.1.1.6.4 Arbeiten an Lagern,

2.1.1.6.5 Arbeiten an Gehwegen mit selbsttragenden Kabelkanaltragwerken,

2.1.1.6.6 Arbeiten an Durchlässen,

2.1.1.6.7 Arbeiten an Tunnelportalen,

2.1.1.7 Instandsetzung von Planumsschutzschicht oder Frostschutzschicht.

2.1.2 Bauzustände

Einbauen von Regelhilfsbrücken auf bestehenden Widerlagern oder Einbau von Kleinhilfsbrücken.

2.1.3 Weitere Maßnahmen

2.1.3.1 Maßnahmen an Stützbauwerken oberhalb von Gleisen,

2.1.3.2 Maßnahmen an Leitungskreuzungen und -längsführungen, Leitungsquerungen oder Durchlässen,

2.1.3.3 Maßnahmen an Tiefenentwässerungen,

2.1.3.4 Maßnahmen an GSM-R-Funkmasten oder Beleuchtungsmasten einschließlich deren Gründung,

2.1.3.5 Maßnahmen an Schallschutzwänden oder Windschutzwänden,

2.1.3.6 Maßnahmen an Kabelanlagen, wie Kabeltrassen, Kabeltrassenquerungen, Kabelschächten, oder Kabelkanälen,

2.1.3.7 Maßnahmen an Randwegkonstruktionen,

2.1.3.8 Herstellung von Bahngräben oder Mulden als Einzelbaumaßnahme.

2.2 Oberbau

2.2.1 Instandsetzungsarbeiten

2.2.1.1 Instandsetzungsarbeiten an Hauptgleisen unter Verwendung geregelter oder allgemein zugelassener Bauarten sowie alle Instandsetzungsarbeiten an Nebengleisen einschließlich Gleis- und Weichenerneuerungen,

2.2.1.2 Herstellen des Lückenlosen Gleises,

2.2.1.3 Schweißarbeiten,

2.2.1.4 Schleifarbeiten in Gleisen und Weichen,

2.2.1.5 Schienenreprofilierungen,

2.2.1.6 übrige Maßnahmen zur Wiederherstellung des ursprünglichen Sollzustandes und zur Optimierung der vorhandenen Gleislage mit Verschiebungen von bis zu

2.2.1.6.1 500 mm in horizontaler und

2.2.1.6.2 75 mm in vertikaler Richtung.

2.2.2 Rückbauarbeiten

- 2.2.2.1 Rückbau von Gleisen,
- 2.2.2.2 Rückbau von Weichen mit Lückenschluss ohne Änderung der Linienführung,
- 2.2.2.3 Rückbau nicht genutzter Oberbauanlagen,
- 2.2.2.4 Rückbau von Bahnübergängen,
- 2.2.2.5 Erneuern oder Auswechseln der Bahnübergangsbefestigung.

2.3 Hochbau

2.3.1 Gebäude und Gebäudeteile

- 2.3.1.1 Maßnahmen an eingeschossigen Gebäuden bis 100 m² Grundfläche,
- 2.3.1.2 Maßnahmen an Fahrgastunterständen und Bahnsteigdächern,
- 2.3.1.3 Maßnahmen an überdachten Fahrradabstellanlagen,
- 2.3.1.4 Maßnahmen an nichttragenden oder nichtaussteifenden Bauteilen außerhalb von Rettungswegen,
- 2.3.1.5 Instandsetzen oder Erneuern nichttragender Teile oder Bauteile.

2.3.2 Haustechnische Anlagen

- 2.3.2.1 Maßnahmen an Feuerungsanlagen mit Ausnahme des Schornsteines und des für die Aufstellung der Anlage notwendigen Raumes,
- 2.3.2.2 Maßnahmen an Anlagen zur Verteilung von Wärme bei Wasserheizanlagen einschließlich deren Wärmeerzeuger,
- 2.3.2.3 Maßnahmen an Wärmepumpen,
- 2.3.2.4 Maßnahmen an Wasserversorgungsanlagen, Rohrleitungen oder Verteileinrichtungen der Fernwärme,
- 2.3.2.5 Maßnahmen an Abwasseranlagen in Gebäuden außer Abwasserbehandlungsanlagen,
- 2.3.2.6 Maßnahmen an Energieleitungen in Gebäuden und auf Baugrundstücken,
- 2.3.2.7 Maßnahmen an Klima-, Sanitär- oder Lüftungsanlagen, -leitungen oder -kanälen,
- 2.3.2.8 Maßnahmen an Solaranlagen an oder auf Gebäuden,
- 2.3.2.9 Maßnahmen an Gebäudeblitzschutzanlagen.

2.3.3 Vorübergehend aufgestellte und genutzte Anlagen

- 2.3.3.1 Baustelleneinrichtungen auf der Baustelle für die Zeit der Bauarbeiten einschließlich der dazugehörenden Aufenthalts- und Lagerräume,
- 2.3.3.2 Gerüste.

2.3.4 Sonstige Anlagen und Maßnahmen

2.3.4.1 Maßnahmen an folgenden sonstigen Anlagen, soweit diese die Sicherheit der übrigen Betriebsanlagen nicht wesentlich beeinträchtigen:

2.3.4.1.1 Antennenanlagen der Gebäudetechnik,

2.3.4.1.2 Flaggenmasten,

2.3.4.1.3 Anlagen zur Kundeninformation,

2.3.4.1.4 Werbeflächenanlagen innerhalb der Betriebsanlagen,

2.3.4.1.5 Regalen,

2.3.4.1.6 fördertechnischen Anlagen für Personenbahnhöfe und deren Gebäuden, wie Aufzüge, Fahrtreppen, Automatiktüren, soweit keine Sondernutzung im Brandfall gemäß dem Brandschutzkonzept vorgesehen ist,

2.3.4.2 Austausch einzelner Bahnsteigausstattungen wie Bänke, Informationsvitrinen, Abfallbehälter,

2.3.4.3 Austausch einzelner Automaten.

2.3.5 Instandsetzungsarbeiten im Hochbau

2.3.6 Abbruch von baulichen Anlagen im Hochbau

3. Teilsystem Energie und die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur

3.1 Beleuchtungsanlagen

3.1.1 Nachrüstung von bis zu sechs Lichtpunkten gleicher Bauart in bestehenden Anlagen,

3.1.2 sämtliche Änderungen von Beleuchtungsanlagen außerhalb von Bahnsteigen, sofern diese keine Notbeleuchtung enthalten oder kein Bestandteil von Bahnhöfen mit mehr als 5 000 Reisenden pro Stunde oder einer unterirdischen Personenverkehrsanlage sind,

3.1.3 Errichtung von maximal sechs Lichtpunkten an Behelfsbahnsteigen,

3.1.4 Rückbau von Lichtpunkten für Bereiche, die nicht mehr als Verkehrsflächen oder als Flächen für Arbeitsplätze genutzt werden.

3.2 Umformer- und Umrichterwerke, Schalt- und Unterwerke, Schaltposten, Kuppelstellen, Oberleitungs-Spannungsprüfautomatik, Gleichrichterwerke, Gleichspannungsschaltstellen, Leittechnik, Hochspannungs- oder Niederspannungsanlagen, elektrische Weichenheiz- und Zugvorheizanlagen

3.2.1 Austausch von Komponenten im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen ohne Änderung der Leistung, des Betriebsverhaltens und der Funktion,

3.2.2 Anpassung der betrieblichen Einstellungen an die betrieblichen Verhältnisse, wie Parameter oder Einstellwerte ohne Funktionsänderung,

3.2.3 Nachrüstung im Rahmen der beim Neubau vorgesehenen Erweiterungsmöglichkeiten ohne Leistungsänderung,

- 3.2.4 Änderungen an der Hardware von Schutz- und Leittechnik oder an der Software, wie Firmware-Updates im Rahmen der Fehlerbeseitigung, Softwarewartung und IT-Security, die nachweislich keine Auswirkungen auf die Funktion haben,
- 3.2.5 Änderungen und Anpassungen an Telekommunikations-Verbindungswegen,
- 3.2.6 Maßnahmen an Niederspannungs-Verteileranlagen und zugehenden Kabelanlagen in Bahnhöfen oder Haltepunkten, sofern diese keine Notbeleuchtungsanlagen versorgen oder zur Energieversorgung großer Bahnhöfe mit mehr als 5 000 Reisenden pro Stunde oder einer unterirdischen Personenverkehrsanlage dienen,
- 3.2.7 Erweiterung oder Änderung der Niederspannungs-Verteileranlagen, solange keine Anpassung oder Dimensionierungsänderung der vorgelagerten Schutzorgane erfolgt,
- 3.2.8 Nachrüstung oder Umbau neuer oder Änderung vorhandener Mess- oder Zählleinrichtungen,
- 3.2.9 alle Maßnahmen bezüglich elektrischer Zugvorheizanlagen und elektrischer Weichenheizeinrichtungen oder direkt und ausschließlich einspeisender Niederspannungsanlagen,
- 3.2.10 Rückbau oben genannter Anlagen.

3.3 Fahrleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung

- 3.3.1 Änderung von Schaltgruppen in Bahnhöfen für befristete Baumaßnahmen,
- 3.3.2 Ertüchtigung der Rückstromführung, Bahnerdung,
- 3.3.3 Ertüchtigung der Fahrleitungsanlage ohne Änderung der Regelbauart und ohne Auswirkungen auf die Statik,
- 3.3.4 Änderungen an bis zu vier Einzelmasten oder bis zu fünf Längsspannweiten je Gleis oder einzelner Quertragwerke, wenn
 - 3.3.4.1 die zulässige Belastung von Mast oder Fundament nicht überschritten wird,
 - 3.3.4.2 keine statischen Berechnungen für Mast, Fundament oder Gründungsverbau erforderlich werden,
 - 3.3.4.3 keine Sonderfundamente oder Fundamente an oder im Einflussbereich von Bauwerken zur Ausführung kommen und
 - 3.3.4.4 die Änderungen nicht im Zusammenhang mit Maßnahmen der Reduzierung von Bahnanlagen stehen.

3.4 Bahnstromfernleitungen

Alle Maßnahmen, die keine Planentscheidung nach den §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfordern.

4. Teilsystem streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur

4.1 Signalanlagen

- 4.1.1 Änderungen oder Ergänzungen bestehender Kabelanlagen,
 - 4.1.2 Zwischenzustände im Zusammenhang mit Baumaßnahmen, bei denen spätestens nach drei Tagen der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt ist,
 - 4.1.3 Sicherung ständiger Langsamfahrstellen mit den dazugehörigen Langsamfahrsignalen nach der Eisenbahn-Signalordnung 1959,
 - 4.1.4 Umbau von Stromversorgungsanlagen,
 - 4.1.5 Rückbau der Schaltzustände für das Fahren auf dem Gegengleis,
 - 4.1.6 Maßnahmen, die standardisierten und mit der zuständigen Behörde abgestimmten Verfahren zur Instandhaltung von Leit- und Sicherungstechnik entsprechen,
 - 4.1.7 Baumaßnahmen an Ablaufanlagen,
 - 4.1.8 Maßnahmen der Reduzierung von Bahnanlagen bei Weichen, die nicht in die Signalabhängigkeit einbezogen sind,
 - 4.1.9 Baumaßnahmen, bei denen notwendige Gleissperrungen nur mittels Langsamfahrstellen und Baugleissperrungen ohne Abhängigkeiten zum Stellwerk (umgekehrte Folgeabhängigkeit) eingerichtet werden,
 - 4.1.10 Baumaßnahmen an Einrichtungen für das Fahren auf dem Gegengleis, bei denen die Realisierung über bereits vorhandene Stecker erfolgt,
 - 4.1.11 Erstellung von Anlagen zur technischen Unterstützung des Zugleitbetriebes,
 - 4.1.12 Erstellung von unterstützenden Systemen für wärterbediente Schrankenanlagen,
 - 4.1.13 Anpassung der Lage von 500-Hz-Gleismagneten (punktförmige Zugbeeinflussung PZB 90) infolge veränderter Betriebshalte an Bahnsteigen,
 - 4.1.14 Baumaßnahmen in Bereichen mit ortsgestellten Weichen oder elektrisch ortsgestellten Weichen ohne gesicherte Rangierfahrwege,
 - 4.1.15 Rückbau außer Betrieb befindlicher Bahnübergänge, die nicht stellwerksabhängig sind,
 - 4.1.16 Baumaßnahmen von Zugnummernmelde- und Zuglenkanlagen,
 - 4.1.17 Maßnahmen an betrieblichen Leit-, Melde- oder Informationssystemen und deren Stromversorgungsanlagen, soweit Sicherheitsinformationen für den Betrieb einer Eisenbahn nicht bearbeitet, gespeichert oder übertragen werden, wie rechnergestützte Zugüberwachung.
- 4.2 Telekommunikationsanlagen**
- 4.2.1 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Übertragungstechnik, solange die Funktion dieser Übertragungswege für die Erfüllung der Sicherheitsaufgabe nicht erforderlich ist,
 - 4.2.2 Änderungen oder Ergänzungen an bestehenden Kabelanlagen oder Stromversorgungsanlagen,
 - 4.2.3 Rückbau von Anlagen oder Anlagenteilen ohne Rückwirkung auf in Betrieb befindliche Betriebsanlagen, wie Rückbau von Sprechstellen,

- 4.2.4 Verlegung der Bedienstelle einer Televisionsanlage für betriebswichtige Überwachungsfunktionen bei Verwendung der vorhandenen Anlagentechnik,
- 4.2.5 Änderung der Lautsprecheranzahl ohne Veränderung der Innenanlage, sofern nicht Brandschutz- und Rettungswegkonzepte betroffen sind,
- 4.2.6 vorübergehende Maßnahmen für einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten, bei denen der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird,
- 4.2.7 Mehrung oder Minderung der Anzahl von Telekommunikationsbedienplätzen, wobei die Mindestanzahl von zwei Bedienplätzen nicht unterschritten werden darf und alle betriebswichtigen Verbindungen noch bedienbar bleiben müssen,
- 4.2.8 Baumaßnahmen an Telekommunikationsanlagen zur Sprachkommunikation in Werkbereichen,
- 4.2.9 Änderung der zugeordneten Tastenbelegung zu den Bedienplätzen durch Umprogrammierung oder Umschaltung in den Bedienplatzsystemen ohne Außenwirkung auf bestehende Sprechverbindungen,
- 4.2.10 Neueinrichtung, Änderung oder Löschung von GSM-R-Gruppenrufen, GSM-R-Tastenbelegungen, GSM-R-Konferenzbrücken und GSM-R-Kurzwahlen (bahnbetriebliche Netzkonfiguration), ausgenommen Notruffunktionen,
- 4.2.11 Baumaßnahmen an Leitstellen oder Änderung von Managementsystemen zur Überwachung sicherheitsrelevanter Anlagen,
- 4.2.12 Zwischenzustände im Zusammenhang mit Baumaßnahmen, bei denen spätestens nach drei Tagen der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt ist,
- 4.2.13 Baumaßnahmen an Stromversorgungsanlagen,
- 4.2.14 Baumaßnahmen an Telekommunikationsanlagen zur Reisendeninformation nach der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 ohne Sicherheitsaufgaben in Bahnhofsbereichen.

Anlage 6

(zu § 22 Absatz 2 und § 23)

Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsisicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

1. Allgemeiner Teil

1.1 Beschreibung der in Betrieb zu nehmenden Anlagen*)

1.1.1 Allgemeine Beschreibung,

1.1.2 Übersichts- oder Lagepläne,

1.1.3 Verzeichnis der Geschwindigkeiten und

1.1.4 Verzeichnis der baulichen Anlagen mit Angabe der Bezeichnung, Lage des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus, des Fachbereichs und der Bauwerksnummer.

1.2 Bauvorlageberechtigte

1.2.1 Benennung der Bauvorlageberechtigten mit Datum der Anerkennung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Angabe der Fachbereiche und Zuordnung der Bauvorlageberechtigten zu den konkreten Anlagen,*)

1.2.2 Bestätigung der korrekten Aufgabenwahrnehmung durch die Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (sekundäre Bauüberwachung).**)

1.3 Bauüberwacher Bahn

1.3.1 Benennung der Bauüberwacher Bahn mit Datum der Anerkennung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Angabe der Fachbereiche und Zuordnung der Bauüberwacher Bahn zu den konkreten Anlagen,*)

1.3.2 Bestätigung der korrekten Aufgabenwahrnehmung durch die Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (sekundäre Bauüberwachung).**)

1.4 Inbetriebnahmeverantwortlicher oder anderer geeigneter Mitarbeiter*)

Benennung des Inbetriebnahmeverantwortlichen oder eines anderen geeigneten Mitarbeiters unter Angabe des Datums der Ernennung durch das jeweilige Eisenbahnunternehmen sowie der Fachbereiche und der Zuordnung der Inbetriebnahmeverantwortlichen oder anderen geeigneten Mitarbeiter zu den konkreten Anlagen.

2. Unterlagen zu den strukturellen Teilsystemen)**

2.1 Unterlagen gemäß Anlage 3,

2.2 Konformitätserklärungen der Interoperabilitätskomponenten in Kopie,

2.3 Liste der Ausnahmegenehmigungen nach § 5 oder Artikel 7 der Richtlinie 2008/57/EG und den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,

- 2.4 Liste der Ausnahmen von den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach § 5 im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen und
- 2.5 Erklärungen und Unterlagen zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013.

3. Anlagenbezogener Teil

Anlagenbezogen sind folgende Angaben zu machen:

3.1 Anzuwendendes Regelwerk*)

3.2 Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik)**

- 3.2.1 Benennung der Abweichungen und der Nachweis gleicher Sicherheit, sofern dies nicht durch Erklärungen und Unterlagen nach Nummer 2.5 der Anlage 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bereits erfolgt ist, und
- 3.2.2 Benennung der Zustimmung im Einzelfall, Zulassung von Bauprodukten und Bauarten sowie Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen.

3.3 Benennung der Prüfer*)

Für genehmigungspflichtige Maßnahmen hat die Beauftragung eines Prüfsachverständigen einvernehmlich mit dem Eisenbahn-Bundesamt zu erfolgen.

- 3.3.1 Benennung der Prüfsachverständigen für bautechnische Nachweise und für Nachweise des baulichen Brandschutzes und
- 3.3.2 Benennung der Plan- und Abnahmeprüfer.

3.4 Prüfberichte)**

- 3.4.1 Tabellarische Übersicht der Prüfberichte für die Standsicherheit, Brandschutz, Linienführung und Fahrdynamik mit Datum, Gegenstand, Aktenzeichen für Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau-Anlagen,
- 3.4.2 Vorlage der Planprüfberichte für Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen.

3.5 Abnahmebescheinigungen)**

Tabellarische Übersicht über die durchgeführten und ausstehenden Abnahmen mit Datum, Gegenstand, Abnahmeverantwortlichem und Ergebnis für Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau- oder Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen.

3.6 Erklärung der Eisenbahnen

seitens eines Inbetriebnahmeverantwortlichen oder anderen geeigneten Mitarbeiters, dass

- 3.6.1 die Ingenieurbau-, Oberbau-, Hochbau-, Signal-, Telekommunikations- oder elektrotechnischen Anlagen entsprechend der planungsrechtlichen Zulassungsentcheidung, dem gültigen Regelwerk und den anerkannten Regeln der Technik erstellt worden sind,**)

- 3.6.2 die Auflagen der unternehmensinternen Genehmigungen und Zustimmungen im Einzelfall, insbesondere der darin enthaltenen Nebenbestimmungen, eingehalten und umgesetzt sind,**)
- 3.6.3 sämtliche Abnahmeprüfungen durchgeführt worden sind,***)
- 3.6.4 keine sicherheitsrelevanten Mängel vorhanden sind,**)
- 3.6.5 die Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung gegeben sind**) und
- 3.6.6 der sichere Bahnbetrieb gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gewährleistet ist,**)

3.7 Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß § 27 für die verwendeten sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systeme oder deren Bestandteile oder eine Prüferklärung oder Erklärung der Typfreigabe durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

4. Anhänge

Als Anhänge zu den Inbetriebnahmeunterlagen sind stets vorzulegen:

- 4.1 Bei Abweichung vom Regelwerk nach Nummer 3.2 Zusammenstellung der Nachweise gleicher Sicherheit, Gutachten, Erläuterungsberichte oder ähnliches**
- 4.2 Zusammenstellung der Prüfberichte zu Nummer 3.4**
- 4.3 Zusammenstellung der Dokumentation der Gleislage, wie Gleismessschriebe, nach Nummer 3, soweit dies im Einzelfall zu dem betreffenden Zeitpunkt möglich ist**
- 4.4 Zusammenstellung der Abnahmebescheinigungen nach Nummer 3.5**

*) = ist mit der Anzeige auf genehmigungspflichtige Inbetriebnahme vorzulegen

**) = ist spätestens mit der EG-Prüferklärung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzulegen

***) = ist spätestens zwei Werktage nach Inbetriebnahme durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzulegen

Anlage 7

(zu § 27 Absatz 1 und 4)

Gegenstand einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen

1. Gegenstand einer Genehmigung nach § 27 können sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder Bestandteile dieser Systeme sein, wenn
 - 1.1 sie Änderungen am Regelwerk erzeugen,
 - 1.2 an ihnen neue oder geänderte Technologien eingesetzt werden,
 - 1.3 an ihnen Funktionen geändert werden,
 - 1.4 sie erstmals eingesetzt werden oder
 - 1.5 ihre bestehende Genehmigung fortgeschrieben wird.
2. Eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden wird nicht erteilt für Bestandteile von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen,
 - 2.1 die selbst keine Sicherheitsfunktionen ausführen und
 - 2.2.1 die vom übergeordneten System überwacht werden oder
 - 2.2.2 für die keine einschlägigen Normen und Regelwerke mit bahnspezifischen Anforderungen vorliegen.

Artikel 2

Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Anlage 1 (Gebührenverzeichnis) der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 4 Absatz 114 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- Teil I Abschnitt 7 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 7

Individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach der EIGV

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
7.1	Zulassung von Ausnahmen zur Anwendung bestimmter TSI	§ 5 Abs. 1 EIGV	nach Zeitaufwand
7.2	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Ingenieurbau	§ 9 Abs. 1 oder § 10 EIGV	nach Tafel 2 des Anhangs
7.3	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Oberbau	§ 9 Abs. 1 oder § 10 EIGV	nach Tafel 3 des Anhangs
7.4	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Hochbau	§ 9 Abs. 1 oder § 10 EIGV	nach Tafel 4 des Anhangs
7.5	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen	§ 9 Abs. 1 oder § 10 EIGV	nach Zeitaufwand
7.6	Genehmigung der Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems, soweit nicht von den Nummern 7.2 bis 7.5 erfasst	§ 9 Abs. 1 oder § 10 EIGV	nach Zeitaufwand
7.7	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV umgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Ingenieurbau	§ 14 Abs. 2 EIGV	nach Tafel 2 des Anhangs
7.8	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV umgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Oberbau	§ 14 Abs. 2 EIGV	nach Tafel 3 des Anhangs
7.9	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV umgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Hochbau	§ 14 Abs. 2 EIGV	nach Tafel 4 des Anhangs
7.10	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV umgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen	§ 14 Abs. 2 EIGV	nach Zeitaufwand
7.11	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV umgerüsteten oder erneuerten strukturellen Teilsystems oder Versagung des Genehmigungserfordernisses für die Inbetriebnahme eines umgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems, soweit nicht von den Nummern 7.7 bis 7.10 erfasst	§ 14 Abs. 2 EIGV	nach Zeitaufwand
7.12	Genehmigung für Probefahrten	§ 16 Abs. 5 EIGV	nach Zeitaufwand
7.13	Genehmigung einer Fahrzeugserie	§ 18 Abs. 2 EIGV	nach Zeitaufwand

7.14	Genehmigung einer Fahrzeugvariante	§ 19 Abs. 2 EIGV	nach Zeitaufwand
7.15	Genehmigung einer Fahrzeugserie für eine Fahrzeugvariante	§ 19 Abs. 3 EIGV	nach Zeitaufwand
7.16	Genehmigung eines Fahrzeugtyps	§ 20 Abs. 2 oder 3 EIGV	nach Zeitaufwand
7.17	Genehmigung weiterer Fahrzeuge eines zugelassenen Fahrzeugtyps	§ 20 Abs. 4 EIGV	nach Zeitaufwand
7.18	Genehmigung einer örtlich und zeitlich beschränkten Inbetriebnahme von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung	§ 21 Abs. 5 EIGV	nach Zeitaufwand
7.19	Zulassung von Bauprodukten und Bauarten	§ 26 Abs. 3 EIGV	nach Zeitaufwand
7.20	Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen	§ 27 Abs. 3 EIGV	nach Zeitaufwand
7.21	Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zweck einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§§ 28 und 25 EIGV	nach Zeitaufwand
7.22	Überwachung von Bauprodukten und Bauarten sowie sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zweck einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§ 28 EIGV	nach Zeitaufwand
7.23	Einstellung eines Fahrzeugs in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 EIGV	50 Euro
7.24	Einstellung von bis zu 10 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 EIGV	35 Euro je Fahrzeug
7.25	Einstellung von 11 bis zu 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 EIGV	30 Euro je Fahrzeug
7.26	Einstellung von über 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 EIGV	25 Euro je Fahrzeug
7.27	Änderung und Ergänzung von Daten im Fahrzeugeinstellungsregister außerhalb eines standardisierten Antragsverfahrens	§ 38 Abs. 3 oder 4 EIGV	nach Zeitaufwand
7.28	Änderung und Ergänzung von Daten im Fahrzeugeinstellungsregister mittels standardisierten Antragsverfahrens für gleichartige Fahrzeuge in beliebiger Anzahl	§ 38 Abs. 3 oder 4 EIGV	10 Euro je Fahrzeug; höchstens 5000 Euro je Antrag
7.29	Einstellung von Fahrzeugen in das Fahrzeugeinstellungsregister, die nach anderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften ohne bisherige Registrierungspflicht in Betrieb genommen worden sind	§ 42 Abs. 6 EIGV	8 Euro je Fahrzeug“.

2. Dem Teil III werden die folgenden Nummern 3 und 4 angefügt:

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
„3	Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente und Ausstellen einer entsprechenden Bescheinigung	§ 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EIGV	nach Zeitaufwand
4	EG-Prüfung eines strukturellen Teilsystems und Ausstellen einer entsprechenden Bescheinigung	§ 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 oder Abs. 2	nach Zeitaufwand“.

		Satz 1 oder 2 EIGV	
--	--	--------------------	--

Artikel 3

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. Mai 2016 (BGBl. I S. 1225) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den [...]

Der Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

[...]

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Seit Jahren finden im Eisenbahnwesen im Bereich Infrastruktur und im Bereich Fahrzeuge unterschiedliche Verfahrensvorschriften Anwendung, obwohl das europäische Verfahren der Inbetriebnahmegenehmigung in beiden Bereichen gleichermaßen Anwendung findet. Der Bereich Fahrzeuge wird weitgehend von europarechtlich harmonisierten Vorschriften erfasst. Im Bereich der Infrastruktur gelten weiterhin eine Vielzahl von nationalen Vorschriften und ergänzend notwendige Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Ziel ist es daher, eine Verordnung zu erstellen, welche für beide Bereiche die Vorschriften der Richtlinie 2008/57/EG beinhaltet sowie die bisherigen nationalen Verfahren unter Berücksichtigung der jeweiligen Spezifika vereinheitlicht und ersetzt. Damit einhergehend ist die Umbenennung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung in die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung angezeigt, da die Verordnung nicht mehr ausschließlich die Umsetzung europäischer Vorgaben enthält, sondern auch einen nationalen Teil mit berücksichtigt und hauptsächlich Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren regelt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Neufassung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung stellt die Fortentwicklung der mit dem Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge von 2013 begonnenen Reform der Eisenbahnfahrzeugzulassung dar. Eine wichtige Zwischenetappe war dabei das im Juni 2015 in Kraft getretene Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Neben Regelungen für Neufahrzeuge wurde dabei ein wesentlicher Teil der Prüftätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auf private Stellen verlagert, was zu einer Entlastung der Behörde führte, ohne das hohe Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr einzubüßen.

Mit dem Inkrafttreten der Zehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften im Juni 2016 wurden zudem im Bereich von Umrüstungen und Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass unter bestimmten Voraussetzungen eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors ermöglicht wird.

Anknüpfend an die bereits erfolgte Rechtsanpassung verfolgt die Neufassung das Ziel, ein umfassendes einheitliches Regelwerk zu erstellen, welches nicht nur die EU-rechtlichen Vorgaben (insbesondere der Richtlinie 2008/57/EG) betreffend die Fahrzeugzulassung umsetzt, sondern auch die nationalen Vorschriften im Bereich der Infrastruktur mit abdeckt. Ziel ist es, die bisherigen Verwaltungsvorschriften im Bereich der Infrastruktur langfristig abzulösen.

Die vorgesehenen Änderungen beschleunigen die Genehmigungsverfahren und sorgen für klare Verantwortlichkeiten und Rechtssicherheit für die Vielzahl der Beteiligten in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge.

Da die Zulassungen auf der Grundlage einer neuen Rechtsgrundlage – nämlich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – erfolgen, ist die Bundeseisenbahngebührenverordnung entsprechend anzupassen.

III. Alternativen

Das zwischen dem Sektor Schienenfahrzeuge und dem Bund vereinbarte Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vom 26. Juni 2013 verlangt die im Entwurf vorgesehenen Änderungen für Fahrzeugzulassungen.

Die umzusetzenden Regelungen der Richtlinie 2008/57/EG decken im Bereich der Infrastruktur nicht alle zu betrachtenden technischen Anlagen ab. Auch diese Anlagen bedürfen einer behördlichen Betrachtung. Würden diese Anlagen nicht von dieser Verordnung erfasst, müssten parallele Vorgaben in ergänzenden Rechtssetzungsakten erlassen werden. Zur Vermeidung paralleler Genehmigungsverfahren und ergänzender Vorschriften, die zusätzlichen Aufwand sowohl für die Wirtschaft als auch für die Verwaltung zur Folge hätten, sollen diese in einer Rechtsverordnung zusammengefasst und in Orientierung an den europäischen Vorgaben vereinheitlicht werden.

Daneben wird durch diese Verordnung das praktische Bedürfnis der Infrastrukturunternehmen an der Legalisierung von zwischenzeitlichen Bauzuständen realisiert. Ohne diese Änderung blieben zwischenzeitliche Bauzustände weiterhin unzulässig und mit Ordnungswidrigkeiten bewehrt.

Die Regelung der Genehmigungstatbestände im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik ermöglicht zudem eine Anpassung der Überwachungsaktivitäten des Eisenbahn-Bundesamtes. Ohne die Änderung könnte die Bau- und Eisenbahnaufsicht insoweit nicht modifiziert werden.

IV. Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 1c, 1d und 1e jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,

- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 1a, Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Die Verordnung unterliegt der Zustimmung des Bundesrates.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung steht im Einklang mit der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

VI. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der Nachhaltigkeitsindi-

kator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Verordnungsentwurf positiv berührt: Ein einheitliches Genehmigungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge sowie Eisenbahninfrastruktur trägt zur Beschleunigung der Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt bei. Zudem sind auch Verfahrenserleichterungen vorgesehen. Dies führt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb und somit zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn. Die Verordnung trägt dazu bei, dass der Schienenverkehr wettbewerbs- und zukunftsfähig ist. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

3.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch diese Verordnung kein Erfüllungsaufwand.

3.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2,47 Millionen Euro pro Jahr. Sieben neue bzw. geänderte Informationspflichten mit Bürokratiekosten von rund 2,47 Millionen Euro jährlich sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

Für die Wirtschaft entsteht ein Erfüllungsaufwand, insbesondere durch die Umstellung auf ein einheitliches Zulassungsverfahren für Eisenbahnmaterial. Während im Bereich der Zulassung des rollenden Eisenbahnmaterials von einem unveränderten Aufwand, bzw. einer Entlastung für die Wirtschaft ausgegangen werden kann, kommt es im Rahmen der Zulassung der Eisenbahninfrastruktur zu einem erhöhten Aufwand. Insbesondere nach Konsolidierung der Umstellung ist insgesamt mit einer beschleunigten Zulassung zu rechnen. Der Erfüllungsaufwand, der im Zusammenhang mit der Anerkennung und Überwachung von benannten und bestimmten Stellen steht, ist im Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ausgewiesen.

Diese Verordnung wurde zwar neu gefasst, jedoch sind ihre Regelungen zu großen Teilen deckungsgleich mit denen der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Im Folgenden sind prozessweise lediglich die Tatbestände dargestellt, bei denen Änderungen zu erwarten sind. Die Änderungen beziehen sich dabei größtenteils auf Verfahrensschritte, die bei den einzelnen Genehmigungen angesiedelt sind und zu entsprechenden Prozessen zusammengefasst dargestellt werden. Die in Zusammenhang mit dieser Verordnung stehenden materiellen Anforderungen an die Genehmigungsgegenstände ergeben sich aus den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und den nationalen technischen Vorschriften. Die TSI wurden bislang als Entscheidungen und Beschlüsse erlassen und kommen über Anlage 1 zur Anwendung. Seit ein paar Jahren ergehen sie als EU-Verordnungen und sind daher unmittelbar anwendbar. Des Weiteren sind nationale technische Vorschriften anzuwenden, die im Rahmen dieser Verordnung nicht abgeändert werden. Aus diesen Gründen enthalten die materiellen Anforderungen keinen neuen Erfüllungsaufwand.

Die Bezugsbasis für die Abschätzung der erwarteten Veränderung ist die Rechtslage vor Inkrafttreten dieser Verordnung, wie sie durch die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung sowie Verwaltungsvorschriften und sonstigen verbindlichen Vorgaben, etwa das Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vom 26. Juni 2013 bestand. Hierbei waren insbesondere die folgenden verpflichtenden Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-

Bundesamtes zu berücksichtigen: Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU), Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) sowie die Verwaltungsvorschrift für die Neue Typzulassung (NTZ) von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen. In den Verwaltungsvorschriften bestanden von allen Rechtsanwendern anerkannte und in der Verwaltungspraxis gelebte Ausgestaltungen der Bauaufsicht. So ist beispielsweise in der Verwaltungsvorschrift für die Neue Typzulassung (NTZ) von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen ein Genehmigungstatbestand für sicherungstechnische Anlagen etabliert. Dieser Genehmigungstatbestand hat über § 27 Eingang in diese Verordnung gefunden. Weder für den Rechtsanwender in der Wirtschaft, noch für den Rechtsanwender in der Verwaltung ergeben sich hierdurch berücksichtigungsfähige Änderungen. Auch die Möglichkeit der Stellungnahme der Wirtschaft nach § 7 zu den zu notifizierenden technischen Vorschriften ist bereits eine bestehende Obliegenheit, die nicht als Änderung zu erfassen ist.

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 9 Absatz 1 i.V.m. § 22 Absatz 1	Erlangung einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung für Infrastrukturvorhaben	0,2	3 450	700

Erläuterung:

Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Ein Neubau und eine dafür zu erwirkende Inbetriebnahmegenehmigung sind definitorisch äußerst selten und werden schätzungsweise einmal in fünf Jahren vorkommen. Nach den Bauprojekten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) sind zunächst keine weiteren Neubauten zu erwarten, aber auch nicht gänzlich auszuschließen. Die materiellen Anforderungen hierfür haben sich nicht verändert. Es ist lediglich von einem gesteigerten Zeitaufwand für die Erstellung der bei der Behörde einzureichenden Unterlagen auszugehen. Der Mehraufwand für die Erstellung der Unterlagen wird mit 50 Stunden angesetzt, da die in der Verordnung und ihren Anlagen angegebenen Formate eingehalten werden müssen. Die Einschaltung Dritter, etwa einer benannten Stelle, sind „Sowieso-Kosten“, die durch eine Änderung der als EU-Verordnung erlassenen TSI nicht dieser Verordnung unterliegen. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Daraus ergibt sich folgende Berechnung: (50 h x 68,70 €/h) : 5 = 687 €.

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 i.V.m. § 15	Anzeige einer Umrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen	100	800	80 000

Erläuterung:

Die Fallzahl und der gesteigerte Aufwand pro Fall beruhen auf einer Schätzung des EBA. Es handelt sich hierbei um genehmigungspflichtige Umbauten an Fahrzeugen, die angezeigt werden. Hierfür ist von einem durchschnittlichen Zeitaufwand pro Fall von ca. zwölf Stunden mehr auszugehen. Unabhängig davon, ob eine Umrüstung oder Erneuerung in den Anwendungsbereich der TSI fällt, sind die Kriterien der einschlägigen Anlagen dieser Verordnung zu konsultieren, um die Anzeige anforderungsgerecht verfassen zu können. Hierbei ist das Studium der Anlagen genauso erforderlich wie die Darstellung der Umbaumaßnahme. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Der zusätzliche Erfüllungsaufwand pro Jahr beläuft sich auf: $(12 \text{ h} \times 68,70 \text{ €/h}) \times 100 \text{ Fälle} = 82\,440 \text{ €}$.

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 i.V.m. § 22 Absatz 1 und § 23	Erlangung einer Inbetriebnahme- genehmigung für In- frastrukturvorhaben nach Umrüstung bei verpflichten- der Anwendung der TSI	100	9 600	960 000

Erläuterung:

Die Fallzahl und der Aufwand pro Fall beruhen auf einer Schätzung des EBA. Dabei ist von einem durchschnittlichen Zeitaufwand pro Fall von 140 Stunden auszugehen. Umrüstungen sind im Rahmen von Infrastrukturprojekten definitorisch deutlich häufiger als Neubauten, da in der Regel an einer bestehenden Verbindung, mithin einer vorhandenen Strecke gebaut wird. Die durchschnittliche Anzahl der geplanten Vorhaben bleibt dabei konstant, durch die geänderte Anlage 4 werden von den geplanten Vorhaben pro Jahr circa 100 Fälle aus dem Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik mehr genehmigungspflichtig. Die Einschaltung Dritter, etwa einer benannten Stelle, sind „Sowieso-Kosten“, die durch eine Änderung der als EU-Verordnung erlassenen TSI nicht dieser Verordnung unterliegen. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Daraus ergibt sich folgender jährlicher Mehraufwand: $(140 \text{ h} \times 68,70 \text{ €/h}) \times 100 \text{ Fälle} = 961\,800 \text{ €}$.

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
Artikel 1 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 i.V.m. Anlage	Reduzierte Mitwirkung an der Überwachung der Anlagen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik nach der CSM-Verordnung, die einer Inbetriebnahme- genehmigung nach Umrüstung	- 100	2 050	- 205 000

4 EIGV	oder Erneuerung bedürfen und die einschlägigen TSI einhalten müssen			
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik bedurften bislang einer intensiven Überwachung, auch nach der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012, da nur ein geringer Anteil dieser Anlagen genehmigungspflichtig war. Durch die Genehmigungspflicht nach Anlage 4 und die damit verbundene behördliche Überprüfung als Eingangskontrolle sinkt der Bedarf an einer engmaschigen Überwachung und dort insbesondere bei der Überwachung der sicheren Planung und des sicheren Bauens. Es ist daher von einer Reduzierung der Fälle jedenfalls für die Bereiche auszugehen, die nunmehr genehmigungspflichtig sind, da für diese Anlagen eine staatliche Kontrolle stattgefunden hat. Die Wirtschaft wird insoweit durch die Genehmigungspflicht entlastet. Zur Mitwirkung zählt die Vor- und Nachbereitung der Überwachungsmaßnahme. Der Aufwand hierfür wird auf 30 Stunden pro Fall geschätzt. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Daraus ergibt sich folgende Entlastung pro Jahr: (30 h x 68,70 €/h) x 100 Fälle = 206 100 €.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 i.V.m. § 22 Absatz 1 und 23	Erlangung einer Inbetriebnahmegenehmigung für Infrastrukturvorhaben nach Umrüstung ohne die verpflichtende Anwendung der TSI	250	9 600	2 405 000
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Fallzahl und der Aufwand pro Fall beruhen auf einer Schätzung des EBA. Die durchschnittliche Anzahl der geplanten Vorhaben bleibt konstant, durch die geänderte Anlage 4 werden von den geplanten Vorhaben pro Jahr circa 250 Fälle aus dem Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik mehr genehmigungspflichtig. Dabei ist von einem durchschnittlichen Zeitaufwand pro Fall von 140 Stunden auszugehen. Der zeitliche Mehraufwand orientiert sich an den Annahmen zur Erlangung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung mit der verpflichtenden Anwendung der TSI. Denn unabhängig vom Einhalten bestimmter Nachweiswege sind die verfahrenstechnischen Anforderungen nach dieser Verordnung für Infrastrukturprojekte gleich, unabhängig davon, ob der Anwendungsbereich der TSI eröffnet ist oder nicht. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Daraus ergibt sich folgende Berechnung: (140 h x 68,70 €/h) x 250 Fälle = 2 404 500 €.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/	Fallzahl	Kosten in Euro	
------------	----------	----------	----------------	--

	Informationspflicht (IP)			
			pro Fall rund	jährlich rund
Artikel 1 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 i.V.m. Anlage 4 EIGV	Reduzierte Mitwirkung an der Überwachung der Anlagen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik nach der CSM-Verordnung, die einer Inbetriebnahmege- nehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung bedürfen und die TSI nicht einhalten müssen	- 250	2 050	- 515 000

Erläuterung:

Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik bedurften bislang einer intensiven Überwachung, auch nach der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012, da nur ein geringer Anteil dieser Anlagen genehmigungspflichtig war. Durch die Genehmigungspflicht nach Anlage 4 und die damit verbundene behördliche Überprüfung als Eingangskontrolle sinkt der Bedarf an einer engmaschigen Überwachung und dort insbesondere bei der Überwachung der sicheren Planung und des sicheren Bauens. Es ist daher von einer Reduzierung der Fälle jedenfalls für die Bereiche auszugehen, die nunmehr genehmigungspflichtig sind, da für diese Anlagen eine staatliche Kontrolle stattgefunden hat. Die Wirtschaft wird insoweit durch die Genehmigungspflicht entlastet. Zur Mitwirkung zählt die Vor- und Nachbereitung der Überwachungsmaßnahme. Der Aufwand hierfür wird auf 30 Stunden pro Fall geschätzt. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeiten des Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Daraus ergibt sich folgende Entlastung pro Jahr: (30 h x 68,70 €/h) x 250 Fälle = 515 250 €.

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 16 Absatz 3 und 5	Erlangung einer Probefahrtgenehmigung	- 25	10 300	- 255 000

Erläuterung:

Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBA. Die Zahl der genehmigungspflichtigen Probefahrten wird sich reduzieren, da lediglich die Ausnahmen von den beschriebenen Parametern genehmigungspflichtig sind. Sachverhalte, die derzeit nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung genehmigungspflichtig sind, werden nach dieser Verordnung, die als lex posterior die Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verdrängt, nicht mehr genehmigungspflichtig sein. Die Zahl der genehmigungspflichtigen Probefahrten wird sich um ca. 25 Fälle reduzieren. Für die Genehmigung ist ein Antrag mit folgenden Beschreibungen erforderlich: detaillierter Erprobungsumfang, Nennung des Erprobungszeitraumes, Benennung der Verantwortlichkeiten für die betriebliche Durchführung aller Fahrten und für die technische Durchführung der Prüfungen, Angabe der Prüfstrecken, Geschwindigkeiten der Fahrten sowie Zugbildung. Entsprechende Nachweise sind zu führen. Hierfür sind unterschiedliche Mitarbeiter aus verschiedenen Fachbereichen zu

beteiligen. Für die Durchführung der einzelnen Arbeitsschritte wird ein zeitlicher Umfang von rund 150 Stunden angenommen. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands Stand November 2017 68,70 Euro pro Stunde (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Der jährliche Erfüllungsaufwand verringert sich daher um:
 $(150 \text{ h} \times 68,70 \text{ €/h}) \times 25 \text{ Fälle} = 257 \text{ 625 €}.$

3.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 285 000 Euro pro Jahr (Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt). Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich auf vier Planstellen des gehobenen Dienstes beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Personalmehrbedarf wird Gegenstand künftiger Haushaltsaufstellungsverfahren. Dieser zusätzliche Erfüllungsaufwand wird durch Gebühren in Höhe von ca. 1,4 Millionen Euro jährlich gedeckt.

Auf Länderebene (einschließlich Kommunen) entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Die Verordnung wird neu gefasst, allerdings enthält sie Regelungen, die bereits an anderer Stelle verbindlich geregelt waren. So wird der Genehmigungstatbestand der Abnahme von Fahrzeugen nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in diese Verordnung überführt. Hierdurch wird bewirkt, dass einheitliche Verwaltungsverfahren für die Genehmigungstatbestände angewendet werden. Daneben wurden Verpflichtungen aus Verwaltungsvorschriften in die Verordnung integriert. So basiert der Genehmigungstatbestand des § 27 auf der Verwaltungsvorschrift für die Neue Typzulassung (NTZ) von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen. Darüber hinaus sind weitere Verpflichtungen in der Verordnung enthalten, die bereits vor Inkrafttreten der Verordnung durch die Verwaltung wahrgenommen wurden. So ist die Notifizierung bestimmter Vorschriften nach § 7 aufgrund der Richtlinie 2008/57/EG bereits gängige Verwaltungspraxis.

Der Erfüllungsaufwand, der im Zusammenhang mit der Anerkennung und Überwachung von benannten und bestimmten Stellen steht, ist im Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ausgewiesen.

Die Lohnkostensätze aus der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung Stand November 2017 werden zugrunde gelegt (gehobener Dienst 43,40 €/h).

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 9 Absatz 1 i.V.m. § 18 Absatz 2	Verminderter Prüfaufwand für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der TSI fallen	30	- 2 150	- 65 000
<u>Erläuterung:</u>				

Die Annahmen basieren auf den Erfahrungen des EBA. Die Fallzahl ergibt sich aus den bisher gestellten Anträgen. Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung und Serienzulassung. Pro Fall ist mit einem Personalaufwand von 50 Stunden weniger auszugehen. Dies liegt zum einen an der Prüftiefe, die das EBA nach § 11 wahrnehmen soll, zum anderen an der inhaltlichen Übernahme der Aufgabe der Bewertung der Übereinstimmung des Genehmigungsobjekts mit den geltenden Anforderungen durch private Stellen. Durch den verbleibenden Inhalt der Prüfpflicht und den Umfang der Übernahme der Prüfung durch Dritte wird die eingesparte Zeit auf 50 Stunden pro Fall geschätzt. Die Erfüllung der verbleibenden Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich um: $(50 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 30 \text{ Fälle} = 65 \text{ 100 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 9 Absatz 1 i.V.m. § 18 Absatz 2	Verminderter Prüfaufwand für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich der TSI fallen (derzeit: Abnahmen nach § 32 EBO)	80	- 1 300	- 105 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung und Serienzulassung. Die Fallzahl ergibt sich aus den bisher gestellten Anträgen. Erfasst werden von diesem Genehmigungstatbestand die Fahrzeuge, die bislang eine Abnahme nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erhalten haben. Diese Fahrzeuge müssen in der Regel nicht die Anforderungen der Interoperabilität entsprechend der TSI einhalten. Diese Genehmigungen laufen gemäß dieser Verordnung nach dem gleichen Verfahren wie Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge, die interoperabel verkehren können, sie waren bislang aber nicht so aufwendig wie für Fahrzeuge, die den TSI entsprechen müssen. Auch diese Fälle werden beschleunigt. Pro Fall ist mithin von einem Personalaufwand von 30 Stunden weniger auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Der Erfüllungsaufwand reduziert sich jährlich um: $(30 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 80 \text{ Fälle} = 104 \text{ 160 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 Absatz 2 i.V.m. § 15	Reduzierte Prüfungsanforderungen bei der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI	200	- 1 300	- 260 000

	einhalten müssen			
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung. Es ist von einer konstanten Fallzahl auszugehen. Pro Fall ist durchschnittlich mit einem Personalaufwand von 30 Stunden weniger auszugehen. Sowohl die Prüftiefe, als auch der Prüfumfang der Behörde ist strenger reglementiert als nach alter Rechtslage. Hierdurch wird eine Beschleunigung jedes Falls im dargestellten Umfang erwartet. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Daraus folgt folgende jährliche Reduktion des Erfüllungsaufwands: (30 h x 43,40 €/h) x 200 Fälle = 260 400 €.</p>				

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 Absatz 2 i.V.m. § 15	Reduzierte Prüfungsanforderungen bei der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI nicht einhalten müssen (derzeit: Erteilung einer Genehmigung für den Umbau gemäß § 32 EBO abgenommener Fahrzeuge)	100	- 650	- 65 000

<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung. Es ist von einer konstanten Fallzahl auszugehen. Pro Fall ist durchschnittlich mit einem Personalaufwand von 15 Stunden weniger auszugehen. Sowohl die Prüftiefe, als auch der Prüfumfang der Behörde ist strenger reglementiert als nach alter Rechtslage. Hierdurch wird eine Beschleunigung jedes Falls im dargestellten Umfang erwartet. Pro Fall ist durchschnittlich mit einem Personalaufwand von 15 Stunden weniger auszugehen. Der zeitliche Unterschied in der Zeitersparnis zur Inbetriebnahmegenehmigung, bei der die Anforderungen der TSI einzuhalten sind, ergibt sich aus dem unterschiedlichen Prüfumfang. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro/Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich um: (15 h x 43,40 €/h) x 100 Fälle = 65 100 €.</p>				
--	--	--	--	--

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 Absatz 2 i.V.m. § 23	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für die Infrastruktur, die die TSI einhalten müssen	100	1 750	175 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung. Die angezeigten und genehmigungspflichtigen Sachverhalte gliedern sich nach Anlagen im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie nach Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik. Pro Fall ist mit einem durchschnittlichen Personalaufwand von 40 Stunden auszugehen. Hiervon sind Genehmigungsverfahren im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik betroffen. Der geänderte Aufwand bei der Behörde wird geringer eingeschätzt als für denselben Prozess bei der Wirtschaft, da es im behördlichen Verfahren lediglich um die Überprüfung, nicht die Erstellung der relevanten Unterlagen geht. Die Behörde hat die eingereichten Nachweise und Darstellungen, etwa zu Zwischenzuständen oder zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen zu sichten, zu werten und die Wertung zu dokumentieren, sodann ist eine Entscheidung vorzubereiten, zu treffen und zu finalisieren. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(40 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 100 \text{ Fälle} = 173 \text{ 600 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
Artikel 1 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 i.V.m. Anlage 4 EIGV	Reduzierte Überwachung der Anlagen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik nach der CSM-Verordnung, die einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung bedürfen und die einschlägigen TSI einhalten müssen	- 100	650	- 65 000

Erläuterung:

Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik bedurften bislang einer intensiven Überwachung, auch nach der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012, da nur ein geringer Anteil dieser Anlagen genehmigungspflichtig war. Durch die Genehmigungspflicht nach Anlage 4 und die damit verbundene behördliche Überprüfung als Eingangskontrolle sinkt der Bedarf an einer engmaschigen Überwachung und dort insbesondere bei der Überwachung der sicheren Planung und des sicheren Bauens. Es ist daher von einer Reduzierung der Überwachung jedenfalls für die Bereiche auszugehen, die nunmehr genehmigungspflichtig sind, da für diese Anlagen eine staatliche Kontrolle stattgefunden hat. Zu einer Überwachung zählt das Verfahren von der Einleitung einer Überwachung bis zu deren Abschluss. Zur Einleitung einer Maßnahme zählt auch die Frage, ob ein Verfahren initiiert wird. Sodann gehört die Sachverhaltsermittlung und Bewertung zu einem Verwaltungsverfahren. In der Regel handelt es sich bei der Sachverhaltsermittlung um eine Vor-Ort-Tätigkeit, ähnlich einem Audit. Die vorgenannten Schritte sind zu dokumentieren. Liegen die Voraussetzungen für ein Einschreiten vor, ist zu entscheiden, ob und wie reagiert wird. Entscheidungen sind vorzubereiten, zu erstellen, zu finalisieren und abzusenden. Durchschnittlich dauert ein Fall 15 Stunden. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich entsprechend der folgenden Berechnung: $(15 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 100 \text{ Fälle} = 65 \text{ 100 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 14 Absatz 2 i.V.m. § 23	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für die Infrastruktur, die die TSI nicht einhalten müssen	250	1 750	435 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung. Die angezeigten und genehmigungspflichtigen Sachverhalte gliedern sich nach Anlagen im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie nach Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik. Pro Fall ist mit einem durchschnittlichen Personalaufwand von 40 Stunden auszugehen. Hiervon sind Genehmigungsverfahren im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik betroffen. Der geänderte Aufwand bei der Behörde wird geringer eingeschätzt als für denselben Prozess bei der Wirtschaft, da es im behördlichen Verfahren lediglich um die Überprüfung, nicht die Erstellung der relevanten Unterlagen geht. Die Behörde hat die eingereichten Nachweise und Darstellungen, etwa zu Zwischenzuständen oder zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen zu sichten, zu werten und die Wertung zu dokumentieren, sodann ist eine Entscheidung vorzubereiten, zu treffen und zu finalisieren. Der Aufwand für diesen Genehmigungstatbestand ist identisch wie der Aufwand für den Genehmigungstatbestand, bei dem die TSI eingehalten werden müssen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro/Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt: (40 h x 43,40 €) x 250 Fälle = 434 000 €.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
Artikel 1 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 i.V.m. Anlage 4 EIGV	Reduzierte Überwachung der Anlagen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik nach der CSM-Verordnung, die einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung bedürfen und die TSI nicht einhalten müssen	- 250	650	- 160 000

Erläuterung:

Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik bedurften bislang einer intensiven Überwachung, auch nach der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012, da nur ein geringer Anteil dieser Anlagen genehmigungspflichtig war. Durch die Genehmigungspflicht nach Anlage 4 und die damit verbundene behördliche Überprüfung als Eingangskontrolle sinkt der Bedarf an einer engmaschigen Überwachung und dort insbesondere bei der Überwachung der sicheren Planung und des sicheren Bauens. Es ist daher von einer Reduzierung der Überwachung jedenfalls für die Bereiche auszugehen, die nunmehr genehmigungspflichtig sind, da für diese Anlagen eine staatliche Kontrolle stattgefunden hat. Zu einer Überwachung zählt das Verfahren von der Einleitung einer Überwachung bis zu deren Abschluss. Zur Einleitung einer Maßnahme zählt auch die Frage,

ob ein Verfahren initiiert wird. Sodann gehört die Sachverhaltsermittlung und Bewertung zu einem Verwaltungsverfahren. In der Regel handelt es sich bei der Sachverhaltsermittlung um eine Vor-Ort-Tätigkeit, ähnlich einem Audit. Die vorgenannten Schritte sind zu dokumentieren. Liegen die Voraussetzungen für ein Einschreiten vor, ist zu entscheiden, ob und wie reagiert wird. Entscheidungen sind vorzubereiten, zu erstellen, zu finalisieren und abzusenden. Durchschnittlich dauert ein Fall 15 Stunden. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich entsprechend der folgenden Berechnung: $(15 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 250 \text{ Fälle} = 162 \text{ 750 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 15 Absatz 3 i.V.m. Anlage 4 und 5	Mehraufwand bei der Entscheidung über die Einstufung des Anzeigenden in Bezug auf Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen für Infrastrukturprojekte	2100	170	365 000

Erläuterung:

Die Fallzahl beruht auf den bislang jährlich rund 2100 Umrüstungs- und Erneuerungsmaßnahmen, die für Infrastrukturprojekte beim EBA angezeigt werden. Die angezeigten Sachverhalte gliedern sich nach Anlagen im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie nach Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik. Der dargestellte Mehraufwand bezieht sich im Wesentlichen auf die Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik. Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Entscheidung über die Einstufung. Pro Fall ist mit einer durchschnittlichen Änderung des Personalaufwands von 4 Stunden auszugehen. Bislang erfolgte im Bereich der Infrastrukturprojekte nur in wenigen Fällen eine Entscheidung über die Einstufung der geplanten Umrüstung als genehmigungspflichtig oder nicht. Für die Entscheidung sind die Anlagen 4 und 5 zu konsultieren und anhand der eingereichten Angaben zu prüfen und auszuwerten. Sodann ist die Entscheidung vorzubereiten und zu treffen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro/Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(4 \text{ h} \times 43,40 \text{ €}) \times 2100 \text{ Fälle} = 364 \text{ 560 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 16 Absatz 5	Verminderter Prüfaufwand für die Erteilung einer Probefahrtgenehmigung	25	- 1 300	- 30 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung einer Probefahrtgenehmigung. Pro Fall ist durchschnittlich mit einem Personalaufwand von 30 Stunden weniger auszugehen. Dies ist bedingt durch eine Änderung der Nachweislage für die sichere Durchfüh-

rung der genehmigungspflichtigen Probefahrten. Während nach alter Rechtslage der Freibeweis für den Nachweis der sicheren Probefahrt möglich war, wird die Nachweismöglichkeit nunmehr auf bestimmte Nachweismöglichkeiten kanalisiert. Hierdurch ist eine Beschleunigung mit weniger Prüfaufwand bei der Behörde zu rechnen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgender reduzierter Erfüllungsaufwand pro Jahr: $(30 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 25 \text{ Fälle} = 32 \text{ 550 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 16 Absatz 5	Geringere Anzahl von Probefahrtgenehmigungen	- 25	2 150	- 55 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung einer Probefahrtgenehmigung. Die Zahl der genehmigungspflichtigen Probefahrten wird sich reduzieren, da lediglich die Ausnahmen von den beschriebenen Parametern genehmigungspflichtig sind. Sachverhalte, die derzeit nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung genehmigungspflichtig sind, werden nach dieser Verordnung, die als lex posterior die Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verdrängt, nicht mehr genehmigungspflichtig sein. Die Zahl der genehmigungspflichtigen Probefahrten wird sich um ca. 25 Fälle jährlich reduzieren. Pro Fall ist durchschnittlich mit einem Personalaufwand von 50 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgender reduzierter Erfüllungsaufwand pro Jahr: $(50 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 25 \text{ Fälle} = 54 \text{ 250 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 19 Absatz 2	Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung einer Fahrzeugvariante	30	- 850	- 25 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung. Die Fallzahl ergibt sich aus der Anzahl der bisher gestellten Anträge. Die Fallzahl ändert sich durch die Verordnung nicht. Pro Fall ist mit einer durchschnittlichen Änderung des Personalaufwands von 20 Stunden weniger auszugehen. Diese Annahme fußt auf der Reglementierung der einzureichenden Nachweise. Diese sind gegenüber der alten Rechtslage modifiziert und erlauben eine leicht beschleunigte Bearbeitung und Entscheidung. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro/Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich um: $(20 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 30 \text{ Fälle} = 26 \text{ 040 €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro
------------	----------------------------	----------	-------------------------

			pro Fall rund	jährlich rund
§ 21 Absatz 5	Erteilung einer vereinfachten, zeitlich befristeten Inbetriebnahmegenehmigung	20	1 750	35 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung. Es ist nach einer Schätzung des EBA von 20 Fällen auszugehen. Pro Fall ist mit einem Personalaufwand von 40 Stunden auszugehen. Das Verwaltungsverfahren umfasst die Prüfung des Antrags auf Zulässigkeit und Vollständigkeit der einzureichenden Unterlagen. Soweit die Unterlagen vollständig sind, sind die für die Erteilung notwendigen Nachweise zu sichten, zu prüfen und zu bewerten. Alle Schritte sind zu dokumentieren. Danach ist die Entscheidung vorzubereiten und zu treffen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(40 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 20 \text{ Fälle} = 34 720 \text{ €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 28	Marktaufsicht	50	1 750	85 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet ein marktaufsichtliches Verwaltungsverfahren. Da mit der Verordnung Produkte, die bislang nicht erfasst waren, in die Aufgabe der Marktaufsicht fallen, ist von einer veränderten Fallzahl auszugehen. Die Fallzahl wird aufgrund der bisherigen Erfahrung mit der Aufgabe der Marktaufsicht für die bereits erfassten Produkte und unter Berücksichtigung der neu hinzukommenden Produkte auf 50 geschätzt. Pro Fall ist mit einem Personalaufwand von 40 Stunden auszugehen. Die Marktüberwachung dient dem Schutz der Bürger vor unsicheren Produkten. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Stunde. Demgemäß beläuft sich der zusätzliche Erfüllungsaufwand pro Jahr auf: $(40 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 50 \text{ Fälle} = 86 800 \text{ €}$.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall rund	jährlich rund
§ 40 Absatz 1	Übermitteln von Fahrzeugtypen an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen	50	400	20 000

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verfahren zur Übermittlung von Fahrzeugtypen an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen. In der Vergangenheit sind Fahrzeugtypen in äußerst geringer Anzahl beantragt worden. Entsprechend selten waren durch die Behörde

Fahrzeugtypen an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen zu melden. Durch die Verordnung wird es für Antragsteller einfacher, eine Eintragung in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen zu erhalten. Diese Eintragung wird von anderen Mitgliedstaaten teilweise als Voraussetzung für eine Inbetriebnahmegenehmigung angesehen. Daher ist davon auszugehen, dass bei jeder Neuzulassung eine Typgenehmigung beantragt wird, die in das Register einzustellen ist. Jährlich ist von 50 Neuzulassungen auszugehen, so dass 50 Fälle zu übermitteln sind. Pro Fall ist mit einem Personalaufwand von zehn Stunden zu rechnen. Unter anderem sind komplexe technische Daten in bestimmten Formularen zu übermitteln. Dabei können die Angaben aus der Registrierung des Fahrzeugeinstellungsregisters nicht gänzlich übernommen oder transferiert werden, wodurch der Aufwand gesteigert wird. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt 43,40 Euro pro Jahr. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand beläuft sich daher auf: (10 h x 43,40 €/h) x 50 Fälle = 21 700 €.

4. Weitere Kosten

Weitere Kosten durch Gebühren entstehen der Wirtschaft jährlich in Höhe von insgesamt rund 1,4 Millionen Euro. Einer rechnerischen Gebühreneinsparung im Rahmen der Fahrzeugzulassung in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro stehen rechnerische Mehrkosten durch Gebühren in Höhe von rund 2,9 Millionen Euro bei Infrastrukturprojekten, insbesondere bei Anlagen im Bereich der Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik (STE) gegenüber. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorschrift EIGV	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Bearbeitungsdauer in Stunden	Gebühr nach § 2 Abs. 2 Satz 2 BEGebV
§ 9 Absatz 1 i.V.m. § 18 Absatz 2	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der TSI fallen	30	- 50	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 180 000 €
§ 9 Absatz 1 i.V.m. § 18 Absatz 2	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich der TSI fallen (derzeit: Abnahmen nach § 32 EBO)	80	- 30	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 288 000 €
§ 14 Absatz 2	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI einhalten müssen	200	- 30	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 720 000 €
§ 14 Absatz 2	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI nicht einhalten müssen (derzeit: Erteilung	100	- 15	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 180 000 €

	einer Genehmigung für den Umbau gemäß § 32 EBO abgenommener Fahrzeuge)			
§ 14 Absatz 2 i.V.m. § 23	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für die Infrastruktur, die die TSI einhalten müssen	100	40	Durch die Anpassung des Kriterienkatalogs (Anlage 4), fallen die erfassten Fälle in den Bereich der STE Anlagen; Abrechnung nach Zeitgebühr; 120 €/Stunde 480 000 €
§ 14 Absatz 2 i.V.m. § 23	Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für die Infrastruktur, die die TSI nicht einhalten müssen	250	40	Durch die Anpassung des Kriterienkatalogs (Anlage 4), fallen die erfassten Fälle in den Bereich der STE Anlagen; Abrechnung nach Zeitgebühr; 120 €/Stunde 1 200 000 €
§ 15 Absatz 3 i.V.m. Anlage 4 und 5	Entscheidung über die Einstufung des Anzeigenden in Bezug auf Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen für Infrastrukturprojekte	2100	4	Durch die Anpassung des Kriterienkatalogs (Anlage 4), fallen die erfassten Fälle in den Bereich der STE Anlagen; Abrechnung nach Zeitgebühr; 120 €/Stunde 1 008 000 €
§ 16 Absatz 5	Erteilung einer Probefahrtgenehmigung	25	- 30	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 90 000 €
§ 16 Absatz 5	Wegfall einer Probefahrtgenehmigung	- 25	50	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 150 000 €
§ 19 Absatz 2	Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung einer Fahrzeugvariante	30	- 20	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 72 000 €

§ 21 Absatz 5	Erteilung einer vereinfachten, zeitlich befristeten Inbetriebnahmegenehmigung	20	40	Zeitaufwand 120 €/Stunde 96 000 €
§ 28	Marktaufsicht	50	40	Zeitaufwand 120 €/Stunde 240 000 €
§ 40 Absatz 1 i.V.m. § 20 Absatz 2 oder 3	Übermitteln von Fahrzeugtypen an das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen	50	10	Zeitaufwand 120 €/Stunde 60 000 €

VII. Befristung; Evaluierung

Es ist keine Befristung der Verordnung vorgesehen.

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen auf die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr erreicht worden sind. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, wie sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und die Verwaltung entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht. Die Evaluierung wird die Frage nach unbeabsichtigten Nebenwirkungen sowie nach der Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen einschließen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem)

Zu Teil 1 (Allgemeine Vorschriften)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 werden durch diese Verordnung die Bedingungen für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nach Maßgabe der Richtlinie 2008/57/EG geregelt. Die Verordnung dient damit auch der Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG. Danach bedarf unter anderem die erstmalige Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems einer Genehmigung. Daneben werden die Bedingungen für die übrigen Bestandteile des Eisenbahnsystems geregelt. Hiermit sind neben den von der Richtlinie 2008/57/EG erfassten strukturellen Teilsystemen die Bestandteile des Eisenbahnsystems gemeint, die bislang nach anderen Vorschriften einer Genehmigung bedurften. Hierunter fallen etwa sicherungstechnische Systeme oder die Zulassung für Bauarten oder Bauprodukte.

Zu Absatz 2

Absatz 2 nennt die verschiedenen Phasen, zu denen die Verordnung Regelungen enthält und stellt klar, dass auch die Verfahrensschritte zum Erhalt einer Genehmigung von der Verordnung erfasst werden.

Zu Absatz 3

Die Verordnung gilt für das gesamte regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes. Dies stellt insoweit eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung gegenüber der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung dar, als dass sämtliche regelspurige Eisenbahnen des Bundes von der Verordnung erfasst werden.

Der Anwendungsbereich der Verordnung erfasst insbesondere die Eisenbahnen des Bundes, da diese in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen, § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a und b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Daneben fallen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gemäß § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in den Zuständigkeitsbereich des Bundes. Für den Bund ist das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 5 Absatz 1a und gemäß § 5 Absatz 1e Satz 2 jeweils in Verbindung mit § 5 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz zuständig. Vom Anwendungsbereich der Verordnung werden ausschließlich solche nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit Sitz im Inland erfasst, die in den Anwendungsbereich des Europarechts fallen, wie es im Allgemeinen Eisenbahngesetz umgesetzt ist. Das sind die Eisenbahnen, die gemäß § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen und somit der Eisenbahnaufsicht der Sicherheitsbehörde unterliegen.

Während Nebenfahrzeuge früher nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zugelassen wurden, werden diese Fahrzeuge von dieser Verordnung erfasst, ohne jedoch die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erfüllen zu müssen. Hierdurch sind Synergieeffekte und eine damit zu erwartende Verschlankung der Zulassung zu erwarten. Gleiches gilt für die Eisenbahninfrastruktur. Verschiedene Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes sehen bislang unterschiedliche Verfahren vor. Die unterschiedlichen Verfahren zur Zulassung von Eisenbahnmaterial in der Zuständigkeit des Bundes werden durch diese Verordnung vereinheitlicht. Die materiell einzuhaltenden Anforderungen ergeben sich für die strukturellen Teilsysteme nach wie vor durch verbindliches EU-Recht gegebenenfalls ergänzt durch nationale Anforderungen. Für die übrigen Bestandteile des Eisenbahnsystems gelten die nationalen Anforderungen.

Nicht vom Anwendungsbereich der Verordnung erfasst sind nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen und hierauf genutzte Fahrzeuge. Diese Ausnahme entspricht Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG. Des Weiteren sind vom Anwendungsbereich ausgenommen die in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführten Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge über § 1 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Dort ist geregelt, dass das Allgemeine Eisenbahngesetz nur für Eisenbahnen gilt. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart. Daneben sind historische Fahrzeuge vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen. Ferner sind sämtliche nicht regelspurige Eisenbahnen von dieser Verordnung ausgenommen.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Zu Nummer 1

Die Definition des Begriffs „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ ist Artikel 2 Buchstabe p der Richtlinie 2008/57/EG entnommen und entspricht auch Artikel 2 Nummer 17 der neuen Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 2

Die Definition der benannten Stelle ist dem Artikel 2 Buchstabe j der Richtlinie 2008/57/EG entnommen. In der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 ist die Definition in Artikel 2 Nummer 42 enthalten.

Zu Nummer 3

Der Begriff der Bestandteile des Eisenbahnsystems ist der Ober- und Sammelbegriff für die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur nach Anlage 2.

Zu Nummer 4

Die bestimmte Stelle wird neu eingeführt. Der bestimmten Stelle obliegt die Prüfung der in Ergänzung zu den jeweiligen TSI notifizierten nationalen technischen Vorschriften. Sie übernimmt einen Teil der bislang dem Eisenbahn-Bundesamt zugeordneten technischen Prüfungen. Sie bildet damit insbesondere im Fahrzeugbereich ein Kernelement der Zulassungsreform.

Zu Nummer 5

Der Begriff der Erneuerung entspricht im Wesentlichen dem Begriff, wie er in der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung verwendet wurde. Es erfolgt eine Anpassung an Artikel 2 Buchstabe n der Richtlinie 2008/57/EG sowie an Artikel 2 Nummer 15 der Richtlinie (EU) 2016/797. Zusätzlich ist die Bezugsgröße der Erneuerung um die übrige Eisenbahninfrastruktur entsprechend dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ergänzt.

Zu Nummer 6

Die erstmalige Inbetriebnahme der genannten Genehmigungsgegenstände wird definiert. Bislang bestand Unklarheit, ob für die genannten Genehmigungstatbestände ein Neubau mit der Folge einer erstmaligen Inbetriebnahme vorlag oder ob es sich um einen Umbau einer bestehenden Einrichtung handelte und damit eine Umrüstung vorlag. Nach der Begriffsbestimmung ist es maßgeblich, dass eine neue Streckenverbindung zwischen zwei Punkten geschaffen wird. Soweit an einer bestehenden Strecke die genannten Einrichtungen neu gebaut werden, handelt es sich bei diesen nicht um eine erstmalige Inbetriebnahme, da diese an eine bereits bestehende Einrichtung angeschlossen werden. Inhaltlich ergibt sich durch die Begriffsdefinition keine Änderung, da alle genehmigungspflichtigen Änderungen, unabhängig ob Neu- oder Umbau, geprüft werden müssen.

Zu Nummer 7

Die Begriffsbestimmung der Fahrzeugserie entspricht der bisherigen Definition in § 2 Nummer 12 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Sie ist inhaltsgleich mit der Definition in Artikel 2 Buchstabe x der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 8

Die Definition des Fahrzeugtyps ist im Wesentlichen § 2 Nummer 14 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung entnommen. Sie entstammt dem EU-Recht: Artikel 2 Buchstabe w der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 9

Der Begriff der Fahrzeugvariante entspricht dem bisherigen Begriffsverständnis des § 7a Absatz 1 Satz 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Nummer 10

Für die Grenzbetriebsstrecken sind alle wesentlichen Parameter sowie die für den Betrieb erforderlichen Ausrüstungen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in einem Infrastrukturverknüpfungsvertrag festgelegt. Dies schließt auch die Festlegung der Übergangsbahnhöfe, einschließlich der begrenzenden Betriebsstellen mit ein.

Zu Nummer 11

Die Definition der Interoperabilität ist § 2 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung entnommen. Sie entspricht dem Wortlaut von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797, der auch mit Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG übereinstimmt.

Zu Nummer 12

Der Begriff der Interoperabilitätskomponenten ist § 2 Nummer 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung entnommen. Er entspricht den Definitionen aus Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 2008/57/EG und Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 13

Der Begriff ist mit der Richtlinie 2008/57/EG im Zusammenhang mit dem neuen Prüfverfahren einer bestimmten Stelle neu eingeführt. Die notifizierte nationalen technischen Vorschriften sind für die in den TSI definierten „offenen Punkte“ oder „Sonderfälle“ oder im Zusammenhang mit Ausnahmegenehmigungen für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen für die Gewährleistung der Interoperabilität heranzuziehen und durch eine bestimmte Stelle zu prüfen. Sie werden von den Mitgliedstaaten gegenüber der EU notifiziert und damit europaweit bekannt gemacht.

Zu Nummer 14

Der Begriff der Probefahrten wird erweitert. Die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung verstand unter Probefahrten insbesondere die Fahrten zur praktischen Erprobung neuer technischer oder betrieblicher Parameter der Fahrzeuge sowie Fahrten zur Erprobung des sicheren Betriebs von Fahrzeugen. Nicht erfasst war damit beispielsweise die Erprobung des Zusammenwirkens von fahrzeugseitigen und infrastrukturseitigen Einrichtungen beziehungsweise Vorrichtungen, etwa Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungseinrichtungen. Durch die Öffnung dieses Begriffs wird mithin auch dem technischen Wandel Rechnung getragen. Daneben ist der Umfang der Probefahrten begrifflich erfasst. Aus der Verwaltungspraxis gewonnene Erfahrungen gebieten es, den bestimmungsgemäßen Betrieb vom Probetrieb auszuschließen. Der zweite Halbsatz dient mithin der Klarstellung, dass die Probefahrtgenehmigung nicht zur Beförderung von Personen und Gütern berechtigt, es sei denn, dass dies gerade den Zweck der Erprobung darstellt, etwa weil die Beförderung von Lasten erprobt werden soll. Insoweit handelt es sich um Probefahrten und nicht um Regelbetrieb. Daraus folgt auch,

dass nur die Personen an der Probefahrt teilnehmen dürfen, die dazu aus technischer oder betrieblicher Sicht erforderlich sind. Weitere Personen sind ausgeschlossen.

Zu Nummer 15

Der Begriff „Prüfsachverständiger“ umschreibt eine unabhängige, fachkundige natürliche Person nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die die Einhaltung der technischen Vorschriften insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung bescheinigt.

Zu Nummer 16

Mit dem Begriff der sicheren Integration ist die nach Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 2 zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 2008/57/EG beschriebene Funktion gemeint.

Zu Nummer 17

Sicherungstechnische Systeme sind die Systeme in der Signaltechnik und in bestimmten Telekommunikationsanlagen, die zur Sicherheit im Eisenbahnsystem beitragen. Das sind etwa Zugfunk, einschließlich Datenfunk, und bahnspezifische Gefahrmeldeanlagen.

Zu Nummer 18

Der in Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG benutzte Begriff der technischen Kohärenz lautet in der englischen Sprachfassung „technical compatibility“. Die Begriffe „technische Kohärenz“ und „technische Kompatibilität“ sind daher gleichzusetzen. Da die Empfehlung 2014/897/EU sowie die Regelungen aus dem Vierten Eisenbahnpaket nur noch den Begriff der „technischen Kompatibilität“ gebrauchen, wird der Begriff der „Kompatibilität“ verwendet.

Zu Nummer 19

Die Definition der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität aus § 2 Nummer 5 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung wird beibehalten. Die Definition ist Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2008/57/EG, beziehungsweise Artikel 2 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2016/797 entnommen.

Zu Nummer 20

Der Begriff entspricht dem des § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Liste der nationalen technischen Vorschriften soll durch das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht werden.

Zu Nummer 21

Der Begriff „Teilprüfung“ ist neu in dieser Verordnung. Er beschreibt, dass die für die jeweilige Genehmigungsentscheidung notwendigen Prüfungen auch abgestuft werden können. Diese beschriebenen Teilprüfungen können innerhalb des Anwendungsbereichs der TSI, der notifizierten nationalen technischen Vorschriften oder der nationalen technischen Vorschriften liegen.

Zu Nummer 22

Die Definition der Teilsysteme ist aus § 2 Nummer 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung übernommen. Sie entspricht Artikel 2 Buchstabe e der Richtlinie 2008/57/EG und Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 23

Nummer 23 enthält die Definition der übrigen Eisenbahninfrastruktur.

Zu Nummer 24

Der Begriff der Umrüstung entspricht im Wesentlichen dem Begriff, wie er in § 2 Nummer 7 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung verwendet wird. Es erfolgt eine Anpassung an Artikel 2 Buchstabe m der Richtlinie 2008/57/EG. Zusätzlich bezieht sich die Umrüstung nun auch auf die übrige Eisenbahninfrastruktur entsprechend dem Anwendungsbereich dieser Verordnung.

Zu Nummer 25

Die Definition der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile ist § 2 Nummer 15 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung entnommen.

Zu Nummer 26

Durch die Definition des Zeitpunkts der Antragstellung soll dem Bedürfnis nach größerer Rechtssicherheit Rechnung getragen werden.

Zu Nummer 27

Da komplexe Ausbaumaßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur häufig in Stufen realisiert und in Betrieb genommen werden müssen, wird der Begriff der zwischenzeitlichen Betriebsaufnahme in die Verordnung neu eingeführt. Das zugehörige Verfahren für zwischenzeitliche Betriebsaufnahmen mit Verfahrenserleichterungen für die Eisenbahnunternehmen hat sich bewährt.

Zu Nummer 28

Häufig werden im Bereich der Eisenbahninfrastruktur im Zuge von Ausbaumaßnahmen im laufenden Betrieb auch Zwischenzustände erforderlich, die in Betrieb genommen werden müssen, weshalb dieser Begriff in die Verordnung neu eingeführt wird. Das zugehörige Verfahren für diese Zwischenzustände mit Verfahrenserleichterungen für die Eisenbahnunternehmen hat sich bewährt.

Zu § 3 (Grundlegende Anforderungen)

Die Vorschrift regelt, welchen Anforderungen das Eisenbahnsystem genügen muss, insbesondere welche europäischen Vorgaben zu erfüllen sind, die nicht unmittelbar aus dem europäischen Recht anzuwenden sind.

Zu § 4 (Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften)**Zu Absatz 1**

Die technischen Anforderungen für Teilsysteme nach Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG werden in Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) niedergelegt.

Zu Absatz 2

Die strukturellen Teilsysteme müssen die TSI nur insoweit erfüllen, wie die Richtlinie 2008/57/EG dies vorsieht. Die Richtlinie 2008/57/EG gestattet nach Artikel 1 Absatz 3, bestimmte Infrastrukturen und Fahrzeuge vom Anwendungsbereich auszunehmen. Es ist dem Antragsteller unbenommen, freiwillig die TSI anzuwenden.

Die Ausnahmen in Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG entsprechen den Regelungen aus dem Vierten Eisenbahnpaket (Artikel 1 Absatz 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/797), mit der die Richtlinie 2008/57/EG neu gefasst wurde. Die Bestimmungen zur Ausnahmeregelung aus dem Vierten Eisenbahnpaket werden bereits vor dessen umfassender Umsetzung herangezogen.

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht der Regelung aus Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 2

Nummer 2 entspricht Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797. Der zweite Halbsatz konkretisiert den Begriff „lokal begrenzter Einsatz“. Eine solche Infrastruktur darf nur zur Erschließung eines lokal begrenzten Gebietes dienen. Bei Zuordnung einer Strecke als Eisenbahninfrastruktur mit ausschließlich lokaler Erschließungsfunktion sind die zulässige Streckengeschwindigkeit, zulässige Radsatzlasten sowie Betriebsverhältnisse angemessen zu berücksichtigen. Des Weiteren müssen Infrastrukturen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, nicht den TSI genügen. Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz eingesetzt werden, sind ebenfalls ausgenommen.

Zu Nummer 3

Nummer 3 entspricht Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797. Infrastrukturen, die auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes geplant, genehmigt, errichtet und betrieben werden, sind nicht Bestandteil des regelspurigen Eisenbahnnetzes.

Zu Nummer 4

TSI müssen nicht auf Fahrzeuge angewendet werden, die grundsätzlich auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.

Zu Nummer 5

Nummer 5 verweist auf die Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes und eröffnet die Ausnahmemöglichkeit von Eisenbahninfrastrukturen in den dort aufgeführten Serviceeinrichtungen von der verbindlichen Anwendung der einschlägigen TSI. Nummer 5 stellt eine partielle Rechtsgrundverweisung dar. Der Tatbestand der Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes muss erfüllt sein. Die Rechtsfolge, Ausnahmemöglichkeit von der Anwendung der einschlägigen TSI, ergibt sich aus § 4 Absatz 2 Satz 1. Gleiches gilt für Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Eisenbahninfrastrukturen verkehren.

Satz 2 bildet eine Rückausnahme von der Möglichkeit der Nichtanwendung der TSI, beschreibt mithin eine Konstellation bei der, ungeachtet der Einschlägigkeit der Nummern 1 bis 5 des Satzes 1 die einschlägigen TSI angewendet werden müssen. Dies ist bei Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore sowie Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz und auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeugen der Fall. Satz 3 beschreibt, ein Regelbeispiel dafür, wann auch eine Strecke mit Auslandsanschluss vorliegt. Satz 4 beschreibt die Reichweite der Ausnahme nach Satz 1 für Fahrzeuge. Fahrzeuge, die die TSI nicht einhalten müssen, dürfen bis in den nächsten Bahnhof einer Infrastruktur fahren, die nicht von Satz 1 erfasst wird.

Zu Absatz 3

Absatz 3 konkretisiert, was unter funktional getrennten Netzen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 zu verstehen ist. Mit den in Satz 2 Nummer 2 erwähnten allgemeinen Infrastrukturanforderungen sind die speziellen Infrastrukturanforderungen für S-Bahnsysteme nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gemeint.

Zu Absatz 4

Absatz 4 normiert in den Nummern 1 bis 3 die Fälle, in denen die materiellen, also die technischen Anforderungen der genannten TSI abweichend von Absatz 2 Anwendung finden sollen. Damit gelten die technischen Anforderungen der genannten TSI auch außerhalb des zwingenden unionsrechtlichen Geltungsbereich und erstrecken sich auf den Anwendungsbereich dieser Verordnung. Keine zwingende Anwendung finden hingegen die Verfahrensvorschriften der genannten TSI. Diese TSI dienen primär dem Bürgerschutz (vor Lärm, für die Sicherheit in Eisenbahntunneln und für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen) und sind für die Interoperabilität von Eisenbahnmaterial nicht entscheidend. Es ist mithin nicht vermittelbar, warum für Eisenbahnmaterial verschiedene Schutzstandards gelten sollten. Aus diesem Grund sollen diese TSI grundsätzlich für sämtliche von dieser Verordnung erfassten Gegenstände gelten. Um das Ziel, den Bürgerschutz, zu erreichen, kommt es nicht darauf an, dass das formelle Verfahren nach den TSI eingehalten wird. Vielmehr kommt es darauf an, den materiellen Anforderungen zu genügen. Aus diesem Grund ist auf die technischen Anforderungen der TSI abzustellen. In Ausnahmefällen besteht nach Satz 2 die Möglichkeit, insbesondere von den technischen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ abzuweichen. Dann findet § 5 entsprechend Anwendung. Es handelt sich um eine Rechtsgrundverweisung. Die Tatbestände für die Zulassung von Ausnahmen sind in § 5 Absatz 1 normiert. Voraussetzung für die Zulassung einer Ausnahme ist damit, dass die Einhaltung der technischen Anforderungen der TSI in einem konkreten Verfahren dazu führen würde, dass die konkrete Baumaßnahme nicht oder nicht mit verhältnismäßigem Aufwand durchgeführt werden könnte. Soweit es technisch möglich ist, soll es in diesen Fällen zu einer Orientierung an den technischen Anforderungen der TSI kommen. § 5 Absatz 4 findet nicht entsprechend Anwendung. Denn es ist gerade keine Unterrichtung der Kommission erforderlich, da sich die Anwendung der technischen Anforderungen der TSI außerhalb des Geltungsbereichs des Unionsrechts bewegt. Als Ausnahme ist Satz 2 restriktiv zu handhaben.

Zu Absatz 5

Absatz 5 stellt klar, dass neue oder Änderungen der TSI keine unmittelbaren Nachrüstungspflichten auslösen, sofern sich aus den TSI nichts Abweichendes ergibt. Dies trägt damit Bestandsschutzgesichtspunkten Rechnung.

Zu Absatz 6

Für die notifizierten nationalen technischen Vorschriften und die nationalen technischen Vorschriften gilt die Regelung des Absatzes 5 entsprechend: Lediglich im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen sind diese Vorschriften zu beachten. Nachrüstungspflichten werden keine ausgelöst.

Zu § 5 (Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität)

Die Norm entspricht § 5 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Der Anwendungsbereich der Ausnahmevorschrift ist dadurch erheblich eingeschränkt, dass die TSI zu einem Großteil als EU-Verordnungen ergangen sind. Soweit in der jeweiligen TSI eine Ausnahme von deren Anwendung in Betracht kommt, handelt es sich um eine gesetzlich vorgesehene Ausnahmemöglichkeit, für die es keines Ausnahmeantrags

bei der Sicherheitsbehörde bedarf. Soweit eine Ausnahmemöglichkeit in der jeweiligen TSI nicht eröffnet ist, ist kein Raum für die Ausnahmenvorschrift, da unmittelbar anzuwendendes Europarecht ansonsten unterlaufen würde.

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt die Voraussetzungen fest, unter denen von den TSI abgewichen werden darf. Er entspricht Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG und Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 2

Nummer 2 entspricht Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 3

Nummer 3 entspricht Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 4

Nummer 4 entspricht Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Antragserfordernisse entsprechend Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG. Hiernach hat der Antragsteller, der von der Verbindlichkeit der TSI befreit werden will, Unterlagen mit den Angaben nach Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG zu erstellen und dem Antrag beizufügen.

Zu Absatz 3

Soweit die Sicherheitsbehörde Mängel in dem Antrag auf Ausnahme feststellt, teilt sie dem Antragsteller die Gründe für die Mängel mit und gibt ihm Gelegenheit zur Beseitigung der Mängel.

Zu Absatz 4

Die Sicherheitsbehörde teilt der Kommission die Fälle mit, in denen von der Verbindlichkeit der TSI befreit werden soll. Sie hat der Kommission eine Liste der Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium zu übermitteln, sofern diese von der Anwendung der TSI befreit sind. Diese Verpflichtungen beruhen auf den Vorgaben nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Absatz 5

Dem Antragsteller ist das Ergebnis der Prüfung durch schriftlichen Bescheid mitzuteilen. Die Sicherheitsbehörde wird verpflichtet, diejenigen nationalen Vorschriften, die bei Ausnahmen von der Anwendung von TSI zur Anwendung kommen, an die Kommission zu übermitteln.

Zu § 6 (Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften)

Die Vorschrift normiert die einzuhaltenden Rechtsvorschriften. Die Norm ist danach aufgebaut, ob der Bestandteil des Eisenbahnsystems in den Anwendungsbereich einer TSI fällt oder nicht. Dabei obliegt es dem Normadressaten die für ihn relevanten Vorschriften einschließlich deren Stand zu ermitteln.

Zu Absatz 1

Absatz 1 erfasst strukturelle Teilsysteme, die von TSI erfasst sind. Entsprechend sind die TSI einzuhalten sowie die dazu gehörenden Vorschriften, insbesondere die so genannten notifizierten nationalen technischen Vorschriften.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Regelwerksfestschreibung für Fahrzeuge. Die Regelwerksfestschreibung bezieht sich, wie in der bisherigen Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung, ausschließlich auf die Vorschriften, die nicht bereits europarechtlich determiniert sind.

Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht der bisherigen Regelung des § 9 Absatz 6 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Da die anzuwendenden Vorschriften in dieser Norm zentralisiert sind, waren hier auch die Regelungen für Sachverhalte der Umrüstung und Erneuerung zu erfassen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 erfasst Bestandteile des Eisenbahnsystems, die nicht in den Anwendungsbereich von TSI fallen. Für diese gelten die nationalen Vorschriften, wobei für Fahrzeuge auch hier die Regelwerksfestschreibung gilt.

Zu § 7 (Notifizierung von technischen Vorschriften)

Die Vorschrift regelt das Verfahren zur Notifizierung von zu notifizierenden nationalen technischen Vorschriften (NNTV).

Zu Absatz 1

Absatz 1 verpflichtet die Sicherheitsbehörde zur Erstellung einer Liste, aus der sich die NNTV ergeben. Eine solche Liste ist für jede TSI zu erstellen. Vor Veröffentlichung der Liste nach Absatz 4 ist ein formloses Beteiligungsverfahren mit den betroffenen Wirtschaftszweigen durchzuführen. Der Einhaltung der Beteiligungsvorgabe kann etwa durch das Abhalten einer Präsenzsitzung genügt werden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt, welche nationalen technischen Vorschriften zu notifizieren sind.

Zu Nummer 1

Die technischen Vorschriften, die in den jeweiligen TSI als offene Punkte bezeichnet werden, sind zu notifizieren.

Zu Nummer 2

Des Weiteren sind diejenigen technischen Vorschriften zu notifizieren, die in den jeweiligen TSI als Sonderfälle bezeichnet werden.

Zu Absatz 3

Die Aufzählung nach Absatz 2 ist enumerativ und wird lediglich durch Absatz 3 ergänzt. Hiernach zählen zu den zu notifizierenden nationalen technischen Vorschriften auch solche Vorschriften, die Grundlage der Prüfung der technischen Kompatibilität der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander sind oder des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz. Zum Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zählen Komponenten, die fahrzeugseitig und solche die infrastrukturseitig verbaut werden. Lediglich die technischen Vorschriften, die zu den fahrzeugseitigen Komponenten des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zählen, sind zu notifizieren.

Zu Nummer 1

Nummer 1 beschreibt die technischen Vorschriften als notifizierungspflichtig, die Regelungen zu den relevanten Teilsystemen des Fahrzeugs enthalten. Hiermit sind neben der TSI Lokomotiven und Personenwagen die fahrzeugseitigen Regelungen der TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der TSI Lärm, TSI Sicherheit in Eisenbahntunneln und TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung gemeint.

Zu Nummer 2

Nummer 2 beschreibt die technischen Vorschriften als notifizierungspflichtig, die Regelungen zum Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Netz enthalten. Diese Regelungen gehören zu den grundlegenden Anforderungen. Durch die Notifizierung wird die Transparenz in Zulassungsverfahren erhöht.

Zu Absatz 4

Absatz 4 dient der Rechtssicherheit. Für ein Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren sind die zum Zeitpunkt der Antragstellung übermittelten Vorschriften der Liste anzuwenden. Bei der Übermittlung kommt es lediglich auf die fachgerechte Absendung, nicht auf den Empfang oder die Weiterbearbeitung an.

Zu Teil 2 (Inbetriebnahmegenehmigung)

Zu Kapitel 1 (Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung)

Zu § 8 (Erfordernis der Inbetriebnahmegenehmigung)

Die Norm sieht für die erstmalige Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems eine grundsätzliche Genehmigungspflicht vor. Die erstmalige Inbetriebnahme der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur meint die Inbetriebnahme nach erfolgter Errichtung einer neuen Strecke, eines neuen Bahnhofs oder Haltepunktes an einer neuen Strecke, mit der eine bislang noch nicht bestehende Verbindung geschaffen wird.

Die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung ist Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes. Die Klarstellung in Satz 2 zielt von seinem Anwendungsbereich ausschließlich auf solche Genehmigungsobjekte, die auch einer Planfeststellung oder Plan-genehmigung zugänglich sind. Dies sind ausschließlich Betriebsanlagen einer Eisenbahn. Von dieser Verordnung sind aber nicht sämtliche Betriebsanlagen einer Eisenbahn erfasst. Die Klarstellung hat daher nur einen eingeschränkten Anwendungsbereich.

Zu § 9 (Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind)

Die Regelung normiert die Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, um eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erhalten, wenn TSI anzuwenden sind. Als Nachweis sind vom Antragsteller insbesondere Erklärungen auf Basis von Bescheinigungen einzureichen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt die Voraussetzungen, unter denen eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen ist, soweit TSI anzuwenden sind. Dies ist der Fall, wenn die grundlegenden Anforderungen erfüllt und nachgewiesen sind. Dies entspricht den Regelungen aus Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG. Die Richtlinie spricht hier von technischer Kohärenz, benutzt aber auch den Begriff der technischen Kompatibilität, der auch in der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 verwendet wird. Daneben ist die sichere Integration nachzuweisen. Neben den TSI gelten die hierzu gehörenden notifizierten nationalen technischen Vorschriften sowie, soweit einschlägig, die anwendbaren nationalen technischen Vorschriften. Die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen sind – neben den ausschließlich die Infrastruktur betreffenden ergänzenden Regelungen – abschließend. Das bedeutet, dass sonstige Aspekte, etwa des Umwelt- oder Arbeitsschutzes, die nicht durch die einschlägigen Vorschriften, also die TSI, die notifizierten nationalen technischen Vorschriften oder die nationalen technischen Vorschriften, erfasst werden, nicht Gegenstand einer Inbetriebnahmegenehmigung sein können. Soweit sich aus anderen Rechtsvorschriften für den Normadressaten Verpflichtungen ergeben, bleiben diese durch die Vorschriften dieser Verordnung unberührt. Nach Satz 3 wird vermutet, dass der geforderte Nachweis, dass die einzuhaltenden grundlegenden Anforderungen eingehalten werden, erbracht ist, soweit die aufgeführten Erklärungen vorgelegt werden.

Zu Nummer 1

Die Erklärung nach Nummer 1 gliedert sich in Buchstabe a und Buchstabe b.

Zu Buchstabe a

Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a verlangt die nach Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG geforderte Erklärung, basierend auf einer Prüfbescheinigung einer benannten Stelle. Neu eingeführt wird die vorzulegende Anlage 3, mit der die in Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG vorgegebenen Unterlagen für das technische Dossier näher spezifiziert werden.

Zu Buchstabe b

Satz 3 Nummer 1 Buchstabe b verpflichtet den Antragsteller zur Vorlage einer Erklärung, die sich auf die Prüfbescheinigung einer bestimmten Stelle bezieht und den Anforderungen der Anlage 3 entspricht. Anlage 3 dient dabei auch der Umsetzung der Richtlinie 2014/106/EU, mit der die Anhänge V und VI der Richtlinie 2008/57/EG geändert wurden. Der Prüfungsumfang der notifizierten nationalen technischen Vorschriften bestimmt sich maßgeblich durch den Inhalt der TSI, wonach als notifizierte nationale technische Vorschriften solche Regelungen erfasst werden, die als offener Punkt oder Sonderfall ausdrücklich als solcher benannt sind.

Zu Nummer 2

Satz 3 Nummer 2 fordert eine Erklärung des Antragstellers, dass das Genehmigungsobjekt die grundlegenden Anforderungen erfüllt und insbesondere die technische Kompatibilität sowie die sichere Integration gewährleistet sind. Nummer 2 folgt der grundsätzlichen Wertung des Absatzes 1 Satz 2, wonach die sichere Integration und technische Kompati-

bilität wichtige Aspekte der nachzuweisenden Voraussetzungen sind. Die technische Kompatibilität ist eine der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 4 der Richtlinie 2008/57/EG, die das „Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen“ erfüllen müssen. Die technische Kompatibilität wird in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG definiert: „Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.“ Die Mitgliedstaaten überprüfen bei der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme, dass diese Teilsysteme so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind, und sie prüfen neben der technischen Kompatibilität insbesondere deren sichere Integration in das System, in das sie eingefügt werden (Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG). Dies dient dem sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und der Bewältigung der damit verbundenen Risiken und ist entsprechend nachzuweisen. Die technische Kompatibilität zwischen dem Teilsystem fahrzeugseitige und streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung wird durch eine separate Erklärung des Streckenbetreibers bescheinigt, der auch den Prüfumfang für die Kompatibilitätsprüfungen definiert. Für andere strukturelle Teilsysteme als Fahrzeuge gilt die Anforderung gleichermaßen. Die Nachweisform bietet dem Antragsteller dabei ein Höchstmaß an Freiheit, da die Nachweiswege und Prüfungen, auf denen die Erklärung basieren muss, nicht Voraussetzung für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung sind. Die Einführung der Nummer 2 orientiert sich des Weiteren bereits an der Umsetzung der Artikel 15 Absatz 2, 18 Absatz 4 und 21 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797, wonach der Antragsteller den Nachweis über das Erfüllen der grundlegenden Anforderungen – wie auch derzeit – führen und erklären muss. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf der Erklärung zur technischen Kompatibilität und sicheren Integration, die durch Nummer 2 adressiert wird.

Zu Nummer 3

Der Antragsteller hat eine Erklärung nach Nummer 3 vorzulegen, womit der unmittelbar geltenden Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 genüge getan wird. Soweit sich die Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 nach dem Buchstaben b Doppelbuchstabe aa oder bb ergibt, hat der Antragsteller eine Erklärung basierend auf einem Sicherheitsbewertungsbericht von einer dafür befugten Bewertungsstelle abzugeben. Soweit ein Sicherheitsbewertungsbericht mit dem dafür vorgesehenen Verfahren nicht zwingend zu erstellen ist, darf der Antragsteller die Erklärung auf Basis der mittels eigener Bewertungsmethoden durchgeführten Prüfungen abgeben. Eine solche Erklärung kann nach Artikel 23 Absatz 5 oder Artikel 25 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG verlangt werden. Die neue Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 sieht diese Erklärung in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c und d verpflichtend vor.

Zu Absatz 2

Absatz 2 sieht für den Fall, dass nach der Entscheidung des Antragstellers eine Änderung nicht signifikant ist, vor, dass der Antragsteller dies für sich zu begründen und zu dokumentieren hat. Die Begründung muss entsprechend der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 mit eigenen Sicherheitsmethoden erfolgen. Des Weiteren ist die Ermächtigung des Eisenbahn-Bundesamtes eröffnet, sich die Dokumente und damit die Wege zur Entscheidung vorlegen zu lassen.

Zu § 10 (Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind)

Soweit TSI nicht anzuwenden sind, etwa weil der Genehmigungsgegenstand nicht in den Anwendungsbereich einer TSI fällt, sind ausschließlich die nationalen Anforderungen anzuwenden, einzuhalten und entsprechend nachzuweisen. § 10 stellt klar, dass für solche Genehmigungsgegenstände, die nicht in den Anwendungsbereich einer TSI fallen, nur die einschlägigen Nachweise vorzulegen sind.

Zu Nummer 1

Soweit TSI nicht anzuwenden sind, ist für strukturelle Teilsysteme mithin keine EG-Prüferklärung nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a vorzulegen und auch kein Zertifizierungsverfahren zur Erlangung einer EG-Prüfbescheinigung von einer benannten Stelle notwendig. Es bedarf damit lediglich der Nachweise nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe b bis Nummer 3. Des Weiteren sind § 9 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 2 einzuhalten.

Zu Nummer 2

Für die übrige Eisenbahninfrastruktur ist es, da diese von TSI nicht erfasst werden, grundsätzlich nicht erforderlich, eine EG-Prüferklärung nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a vorzulegen. Gleiches gilt für die Erklärung nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe b. Es bedarf lediglich der Nachweise nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 und 3. § 9 Absatz 2 ist ebenfalls zu beachten.

Zu § 11 (Verfahren für die Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung)**Zu Absatz 1**

§ 11 Absatz 1 ist inhaltlich unverändert zu § 6 Absatz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Absatz 1 regelt die Antragsberechtigten, wie sie auch in der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung geregelt sind. Der Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung sowie die dazugehörigen Unterlagen sind nach Absatz 1 Satz 2 in deutscher Sprache dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 sind Mitwirkungsobliegenheiten des Eisenbahn-Bundesamtes und der Prüfumfang normiert. Diese entsprechen den Vereinbarungen aus dem Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vom 26. Juni 2013. Die Obliegenheiten gelten für alle von der Vorschrift erfassten Genehmigungsgegenstände und damit sowohl für die strukturellen Teilsysteme, als auch für die übrige Eisenbahninfrastruktur.

Die Prüfung des Eisenbahn-Bundesamtes nach Absatz 2 bezieht sich in Satz 1 auf die Prüffähigkeit und Vollständigkeit der einzureichenden Antragsunterlagen. Vollständigkeit liegt dann vor, wenn alle erforderlichen Unterlagen, etwa nach § 9 Absatz 1 oder § 10 und, soweit einschlägig, die ergänzenden Unterlagen für den Bereich der Infrastruktur eingereicht sind. Prüffähigkeit ist dann gegeben, wenn es sich bei den einzureichenden Unterlagen um die endgültige Fassung der Unterlagen handelt. Dabei darf die Behörde grundsätzlich davon ausgehen, dass keine Schreiben im Entwurfsstadium eingereicht werden. Hierzu ist es weiter erforderlich, dass die eingereichten Unterlagen mit Datum und Unterschrift versehen sind; auch die gleichwertige elektronische Zeichnung ist zulässig. Die Unterlagen müssen ferner die zwingend vorgeschriebene deutsche Sprachfassung aufweisen. Die Prüffähigkeit bezieht sich mithin auf formelle Aspekte. Liegen die Voraussetzungen der Vollständigkeit und Prüffähigkeit vor, bestätigt die Behörde dem Antragsteller dies innerhalb von vier Wochen nach Zugang der vollständigen und prüffähigen

gen Antragsunterlagen. Die vierwöchige Frist ist damit eine Höchstfrist. Soweit die Behörde diesen Prüfschritt abgeschlossen hat, erteilt sie die Bestätigung. Durch den Zugang der Bestätigung beim Antragsteller wird die weitere Frist (zwölf Wochen) des Satzes 2 ausgelöst. Anschließend prüft die Behörde die vorgelegten Erklärungen sowie Unterlagen auf Nachvollziehbarkeit. Nachvollziehbarkeit bedeutet, dass die Antragsunterlagen schlüssig zu verstehen sein müssen. Bei der Nachvollziehbarkeit kommt es mithin auf die Verstehensmöglichkeit eines verständigen Adressaten an. Es findet damit lediglich eine Evidenzkontrolle statt. Soweit die vorzulegenden Unterlagen den jeweiligen Anforderungen der Sätze 1 und 2 nicht genügen, hat die Behörde nach Satz 3 die Gelegenheit zur Beseitigung der Mängel zu geben. Diese Gelegenheit zur Mängelbeseitigung darf mit einer im Einzelfall zu bestimmenden angemessenen Fristsetzung verbunden werden. Im Fall von Mängeln ist die jeweilige Frist der Sätze 1 und 2 nach Satz 4 gehemmt. Die Hemmung dauert so lange, bis mängelfreie Unterlagen zugegangen sind. Die mängelbehafteten Unterlagen kann das Eisenbahn-Bundesamt dem Antragsteller zur Überarbeitung zurückgeben. Die die Hemmung auslösenden Mängel sind bei der Behörde zu vermerken.

Zu Absatz 3

Das Eisenbahn-Bundesamt ist nur bei begründeten Zweifeln befugt, ergänzende Prüfungen zu verlangen. Begründete Zweifel können nur im Rahmen des Prüfmaßstabs der Nachvollziehbarkeit und nur in den definierten Fällen auftreten. Grundsätzlich handelt es sich bei den vorzulegenden Nachweisen damit um eine sog. Black Box, die grundsätzlich nicht zu hinterfragen ist. Liegen begründete Zweifel vor, darf es sowohl an die Prüforganisationen, als auch an die Antragsteller herantreten und ergänzende Prüfungen durchführen lassen. Dabei soll Adressat der Anordnungen der Antragsteller sein. Gleichwohl muss dieser die Prüfungen nicht selbst durchführen, sondern darf sich Erfüllungsgehilfen bedienen. Soweit Zweifel an der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen betreffend die EG-Prüfung nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a bestehen, unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Europäische Kommission ohne schuldhaftes Zögern darüber, dass ergänzende Prüfungen angeordnet wurden. Soweit die Ergebnisse der ergänzenden Prüfungen vorliegen, entweder positive oder endgültig negative Ergebnisse, erscheint es sinnvoll, auch hierüber zu informieren.

Zu Absatz 4

Absatz 4 beschreibt, wann begründete Zweifel nach Absatz 3 vorliegen können, die das Einschreiten nach Maßgabe des Absatzes 3 gestatten. Nach dem Wortlaut des Satzes 1 sollen die begründeten Zweifel nicht abschließend sein („insbesondere“). Als Ausnahmenvorschrift in Absatz 3 ausgestaltet, ist die Annahme von begründeten Zweifeln restriktiv zu handhaben. Begründete Zweifel liegen vor, wenn vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung Erkenntnisse nach Nummer 1 oder 2 vorliegen.

Zu Nummer 1

Die Erkenntnisse nach Nummer 1 entsprechen inhaltlich § 6 Absatz 3 Satz 6 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Nummer 2

Nummer 2 adressiert mögliches Fehlverhalten der dort unter Buchstabe a oder Buchstabe b genannten Prüforganisationen. Das Fehlverhalten dieser Stellen darf nur dann begründete Zweifel auslösen, wenn es so schwer wiegt, dass eine Aufhebung der Anerkennungsentscheidung gerechtfertigt wäre.

Zu Absatz 5

Nach Absatz 5 darf die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung einer der Prüfstellen nur dann zur Herleitung begründeter Zweifel verwendet werden, wenn die jeweilige Prüfstelle

die jeweilige Bescheinigung für die Inbetriebnahmegenehmigung erteilt hat. Soweit die Anerkennung einer Prüfstelle zurückgenommen wurde, hat das Eisenbahn-Bundesamt hierüber unverzüglich zu informieren. So kann verhindert werden, dass Antragsteller Prüfstellen beauftragen, deren Tätigkeit Anlass für begründete Zweifel sein könnte.

Zu Absatz 6

Absatz 6 Satz 1 postuliert eine Pflicht des Antragstellers, dem Antrag eine Liste der anzuwendenden Vorschriften beizufügen. Die Beifügung der Liste sollte mit Antragstellung erfolgen, da dem Antragsteller zu diesem Zeitpunkt klar sein muss, welche Voraussetzungen zu diesem Zeitpunkt gelten. Die Beifügung der Liste ist keine Voraussetzung für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung. Die Verpflichtung trägt dem Umstand Rechnung, dass der Antragsteller weitestgehend frei von behördlicher Prüfung in Zusammenarbeit mit den Prüfstellen (je nach Einschlägigkeit benannte Stelle, bestimmte Stelle, Bewertungsstelle, Prüfsachverständiger) die Nachweise des Vorliegens der Genehmigungsvoraussetzungen führen darf. Die Vorlage der Liste liegt insbesondere im Interesse der Antragsteller, da hier das anzuwendende Prüfprogramm dargestellt wird und damit der Planungssicherheit genügt wird. Satz 2 konkretisiert die Verpflichtungen in Bezug auf die Abweichung von TSI. Der Antragsteller muss nach Satz 3 konkret darlegen, welche Vorschriften er statt der TSI einhält.

Zu Absatz 7

Änderungen des Prüfprogramms, etwa wegen zwingender Vorgaben der TSI, sind entsprechend zu aktualisieren. Auch Erkenntnisse aus der Eisenbahnaufsicht können dazu führen, dass bestehende technische Vorschriften als nicht mehr dem geltenden Sicherheitsniveau entsprechend anzusehen sind, was eine Aktualisierung der nach Absatz 6 erfassten Liste erfordert. Statt oder ergänzend zu den nicht mehr dem geltenden Sicherheitsniveau entsprechenden Vorschriften sind die über die zuständigen Gremien erarbeiteten Vorschriften in der von Absatz 6 erfassten Liste zu aktualisieren. Beispielhaft kann hier die „B011“ aus dem Lenkungsreis Fahrzeuge genannt werden, die die bestehenden Regeln punktuell ergänzt.

Zu Absatz 8

Die Verantwortung für die Zusammenführung der Teilprüfungen liegt beim Antragsteller. Dabei hat er nach Absatz 8 ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass bei der Einschaltung verschiedener Prüforganisationen keine Lücken in der Nachweisführung existieren. Der Begriff der Teilprüfung bezieht sich auf § 6 Absatz 1 oder 4. Gemeint ist damit, dass es sowohl bei Genehmigungsgegenständen, die von TSI erfasst werden, als auch bei solchen, die nicht von den TSI erfasst werden, zu Teilprüfungen kommen kann. Die Teilprüfungen können sich auf einen Prüfkomplex, also etwa den notifizierten nationalen technischen Vorschriften oder die einschlägigen TSI beziehen und mehrere Prüfschritte innerhalb dieses Prüfkomplexes beschreiben, aber auch das Zusammenwirken mehrerer Prüfkomplexe, ob also zu einer TSI die korrespondierenden notifizierten nationalen technischen Vorschriften Anwendung gefunden haben. Die Beauftragung einer Stelle mit der Zusammenführung der Teilprüfungen soll der Sicherheit Rechnung tragen. Aus der Richtlinie 2008/57/EG ergibt sich, dass dies für die Einbindung von benannten Stellen obligatorisch ist. Für die Einbindung mehrerer bestimmter Stellen gilt dies nach der europäisch vorgegebenen Prüfverteilung sinngemäß. Daher kann der Antragsteller eine Stelle mit der Zusammenführung beauftragen. Im Rahmen des Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde in Deutschland beschlossen, private Stellen in den Zulassungsprozess verstärkt einzubinden. Die Delegation der Kohärenzprüfung vom Eisenbahn-Bundesamt auf die privaten Akteure ist damit konsequent. Auch die Verwaltungspraxis zeigt, dass bei Einschaltung mehrerer Stellen und damit mehrerer Teilprüfungen die im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens vorgelegten Unterlagen bei der Zu-

sammenführung der Teilprüfungen und der Kohärenz Mängel aufweisen. Dies kann durch die Einschaltung einer entsprechenden Stelle verhindert werden.

Zu § 12 (Nebenbestimmungen)

Die Regelung entspricht der bisherigen Regelung des § 6 Absatz 10 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Sie wurde um die weiteren Genehmigungstatbestände dieser Verordnung ergänzt, da bei diesen in gleichem Maße das Bedürfnis bestehen kann, die Genehmigungsentscheidungen mit Nebenbestimmungen zu versehen, soweit dies zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist. Die Regelung entspricht Artikel 21 Absatz 6 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu § 13 (Verfahren bei Genehmigung für mehrere Staaten)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift regelt in Absatz 1 für das Eisenbahn-Bundesamt die Grundsätze der Zusammenarbeit bei Genehmigungsvorhaben, die mehr als einen Staat betreffen und beschreibt die Verpflichtungen des Eisenbahn-Bundesamtes. Dabei werden die Ergebnisse der Prüfungen und der Weg dorthin nach Maßgabe des Absatzes 2 anerkannt. Damit ist zweierlei festgelegt: Einerseits unter welchen Voraussetzungen die Ergebnisse einer Prüfung aus einem Mitgliedstaat anerkannt werden (Empfängersituation) und andererseits unter welchen Voraussetzungen die Behörde eine Bestätigung für einen anderen Mitgliedstaat aussprechen darf (Gebersituation). Dabei kann nicht geregelt werden, dass eine Sicherheitsbehörde eines Mitgliedstaates diese Bestätigung auch akzeptiert, wobei nach der derzeitigen (internationalen) Verwaltungspraxis dies faktisch regelmäßig der Fall ist. Mit den jeweiligen Verfahrensvorschriften sind die Verfahrensvorschriften der maßgeblichen Zulassungsordnungen, hier dieser Verordnung gemeint. Hierin ist beschrieben, wie die Behörde zu ihrem Ergebnis gekommen ist, dass also beispielsweise eine bestimmte Stelle den Prüfanteil der notifizierten nationalen technischen Vorschriften geprüft hat. Ist das Eisenbahn-Bundesamt in der Empfängersituation, darf es sich auf die erhaltene Bestätigung verlassen. Ein Nachprüfen, ob das ausländische (Verfahrens-)Recht eingehalten wurde, ist nicht erforderlich. Die Behörde bestätigt gemäß Satz 2, dass – bei positivem Ergebnis – die nationalen Verfahrensvorschriften eingehalten wurden und die damit verbundenen Prüfungen erfolgreich durchgeführt wurden. Liegt kein positives Ergebnis vor, kann eine Bestätigung nicht ausgesprochen werden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 nennt die Quellen, aus denen sich die für eine gegenseitige Anerkennung möglichen Anforderungen ergeben und ermächtigt zum Abschluss von entsprechenden bi- oder multilateralen Vereinbarungen, so genannte „Cross Acceptance-Vereinbarungen“. Die in Absatz 2 genannten Referenzdokumente sind vornehmlich auf Fahrzeuge bezogen. Sie gelten aber übergreifend für alle strukturellen Teilsysteme sowie die weiteren Genehmigungsgegenstände nach dieser Verordnung. Jedenfalls darf die Sicherheitsbehörde solche Vereinbarungen abschließen, die auch die von den Referenzdokumenten nicht erfassten Gegenstände umfassen. Hierfür sind dann allerdings mindestens die kategorisierten Anforderungen nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG einzubeziehen, soweit diese einschlägig sind.

Zu Absatz 3

Absatz 3 legt fest, in welchem Umfang die Anforderungen aus den in Absatz 2 genannten Quellen anerkannt werden. Dabei werden so genannte A Kategorien grundsätzlich als gleichwertig anerkannt. Die Anerkennungsfähigkeit der Anforderungen der Kategorien B und C muss wegen bestehender Unterschiede bei den Mitgliedstaaten im Einzelfall festgelegt werden.

Zu Kapitel 2 (Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung)

Zu § 14 (Umrüstung und Erneuerung)

Zu Absatz 1

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen § 9 Absatz 1 und 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Anlage 4 legt abschließend fest, welche Umrüstungs- und Erneuerungsmaßnahmen genehmigungspflichtig sind. Satz 2 führt Anlage 5 ein und legt damit fest, welche Maßnahmen einer Inbetriebnahmegenehmigung nicht bedürfen. Ein 1:1-Austausch ist nicht genehmigungspflichtig.

Zu Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 legt fest, dass der Umrüstungs- oder Erneuerungsgegenstand, inklusive der Schnittstellen untereinander sowie zum Bestand, die grundlegenden Anforderungen erfüllen muss. Satz 2 stellt klar, dass hierfür die §§ 9 f. gelten. Die einzureichenden Nachweise bestimmen sich entsprechend nach § 9 oder § 10.

Zu § 15 (Verfahren bei Umrüstung und Erneuerung)

Zu Absatz 1

Absatz 1 entspricht § 9 Absatz 2 Satz 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Durch die Pflicht zur Anzeige geplanter Arbeiten wird klar, dass die Durchführung der Arbeiten vor Anzeige nicht erlaubt ist. Ebenso wenig ist der Betrieb nach Umrüstung oder Erneuerung erlaubt, ohne dass es zur schriftlichen Anzeige gekommen ist. Absatz 1 legt auch abschließend fest, wer geplante Arbeiten anzeigen darf. Für Fahrzeuge ist das der jeweilige Halter; für die Infrastruktur der jeweilige Betreiber der Infrastruktur, der zwingend eine Eisenbahn sein muss.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift regelt in Satz 1 die der Anzeige beizufügenden Unterlagen und entspricht damit inhaltlich § 9 Absatz 2 Satz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Satz 2 stellt Anforderungen an den Inhalt der nach Satz 1 vorzulegenden Unterlagen und entspricht § 9 Absatz 2 Satz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Satz 3 entspricht § 9 Absatz 2 Satz 4 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 sind die Mitwirkungsobliegenheiten des Eisenbahn-Bundesamtes normiert.

Zu Absatz 4

Die Vorschrift entspricht in Satz 1 § 9 Absatz 5 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Danach gilt die Anzeige als Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung, soweit eine solche wegen des Umfangs erforderlich ist. Satz 2 bestimmt den Zeitpunkt der Antragstellung, soweit eine Anzeige als Antrag zu behandeln ist. Nach Satz 3 obliegt es dem Eisenbahn-Bundesamt dem Anzeigenden den Zeitpunkt der Anzeige und damit das anzuwendende Regelwerk schriftlich zu bestätigen. Die schriftliche Bestätigung hat unverzüglich, also ohne schuldhaftes Zögern zu erfolgen.

Zu Absatz 5

Die Vorschrift entspricht § 9 Absatz 4 Satz 4 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und ist lediglich ergänzt um die Bestandteile des Eisenbahnsystems, die bislang noch nicht vom Anwendungsbereich der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung erfasst waren, nunmehr aber vom Anwendungsbereich dieser Verordnung erfasst sind. Dabei handelt es sich zusätzlich um die übrige Eisenbahninfrastruktur.

Zu Absatz 6

Die Regelung entspricht im Wesentlichen § 9 Absatz 9 Satz 1 und 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. In Satz 1 wird die Frist für die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung festgelegt. Voraussetzung für den ununterbrochenen Fristlauf ist die Vorlage aller erforderlichen Unterlagen. Durch Satz 2 wird der Gegenstand einer erforderlichen Genehmigungsentscheidung näher konturiert. Er beschränkt sich auf die umzurüstenden oder zu erneuernden Teile einschließlich der dadurch betroffenen Schnittstellen, mithin der mit der Umrüstung oder Erneuerung verbundenen Auswirkungen auf den gesamten Genehmigungsgegenstand.

Zu Kapitel 3 (Probefahrten)

Zu § 16 (Probefahrten)

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt die Voraussetzungen für das Durchführen von Probefahrten und nennt den Kreis der Berechtigten. Hierzu zählen die Eisenbahnen, also Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sowie Fahrzeughalter.

Zu Absatz 2

Absatz 2 normiert eine Pflicht zur Zusammenarbeit zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem die Probefahrt durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Fahrzeughalter, um die Voraussetzung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu gewährleisten. Probefahrten dürfen auch auf Strecken durchgeführt werden, für die noch keine Genehmigung nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes besteht, beziehungsweise die noch nicht von einer solchen Genehmigung erfasst sind oder in sonstiger Weise noch nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben wurden. Das bedeutet, dass insbesondere auf Neubaustrecken auch Probefahrten durchgeführt werden dürfen. Voraussetzung ist, dass das zukünftige Eisenbahninfrastrukturunternehmen als verantwortlicher Normadressat auftritt, um die notwendige Abstimmung mit dem die Probefahrt durchführenden Unternehmen vorzunehmen. Zeigt sich niemand für eine Strecke verantwortlich, darf dort eine Probefahrt nicht durchgeführt werden. Nach Satz 2 muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Ersuchenden die Probefahrt innerhalb von drei Monaten nach dem erstmaligen Ersuchen ermöglichen. Dies gilt nur, soweit die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist. Die Gewährleistung der Sicherheit wird in der Regel durch ein Nachweiskonzept belegt. Soweit eine Probefahrt ausnahmsweise genehmigungspflichtig ist, ist mit der Probefahrtgenehmigung die Sicherheit ausreichend belegt. In allen übrigen Fällen muss der Betreiber der Infrastruktur ohne Probefahrtgenehmigung entscheiden.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 sind Probefahrten grundsätzlich genehmigungsfrei. Dies entspricht der gesetzgeberischen Wertung, den Akteuren des Verkehrsträgers Schiene mehr Freiheiten von behördlichen Prozessen zu geben. In Einklang mit der Rechtsordnung, hier den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, ist eine Genehmigung für Probefahr-

ten ausnahmsweise nur dort erforderlich, bei denen von den in Satz 1 Nummer 1 bis 5 dargelegten Parametern abgewichen werden soll. Die Verwaltungspraxis hat gezeigt, dass es erforderlich ist, den Genehmigungsumfang so präzise wie möglich zu beschreiben, was abstrakt durch Satz 2 erfolgt. Hiernach ist in den Tenor der Entscheidung deren Umfang in örtlicher, zeitlicher und sachlicher Hinsicht aufzunehmen. Des Weiteren ist klargestellt, dass die Erprobung neuer Technologien, etwa die Erprobung im führerlosen Betrieb oder Verwendung von Materialien, die für Bauteile bisher unüblich waren, nicht unter den Genehmigungstatbestand und die Nachweispflicht gegenüber der Behörde fällt, soweit sie nicht in unmittelbarem Zusammenhang zu den Ausnahmen nach Satz 1 stehen. Für die Erprobung neuer Technologien hat der jeweilige Normadressat die Sicherheit in eigener Verantwortung zu gewährleisten. Satz 3 regelt das Verhältnis zu anderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Soweit eine Genehmigung nach Absatz 3 vorliegt, bedarf es insoweit keiner Ausnahmegenehmigung nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Zu Absatz 4

Nach Absatz 4 ist eine Genehmigung, soweit sie ausnahmsweise erforderlich ist, schriftlich zu beantragen.

Zu Absatz 5

Absatz 5 normiert, dass – soweit eine Genehmigung erforderlich ist – die Genehmigung nach Absatz 3 Satz 1 nur dann erteilt wird, wenn der Antragsteller für die Probefahrten ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt hat und eine entsprechende Erklärung nach Artikel 16 derselben Verordnung vorlegt. Durch die Erklärung ist zu bestätigen, dass alle mit der Probefahrt verbundenen Gefährdungen und Risiken betrachtet wurden und auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden. Der vorstehende Nachweis ist deshalb erforderlich, weil bei einer Probefahrt regelmäßig von anerkannten Regeln der Technik abgewichen wird, etwa weil neue Technologien oder Betriebsverfahren oder eine Kombination aus beidem getestet werden. Dass von dem Abweichen der hergebrachten Grundsätze keine Gefährdungen, etwa für Dritte, ausgehen, kann am geeignetsten durch eine Bewertungsstelle bewertet werden.

Zu Kapitel 4 (Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge)

Zu § 17 (Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge)

Die Vorschrift enthält ergänzende Regelungen für Fahrzeuge. Der Inhalt der Vorschrift war an anderer Stelle bereits Gegenstand der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 1

Absatz 1 entspricht der bisherigen Regelung des § 6 Absatz 5 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt für Fahrzeuge klar, dass nur eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wird, soweit auch für den fahrzeugseitigen Teil der Zugsicherung die TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung einschlägig ist. Nach der Systematik des Europarechts ist dies nicht zwingend, da sowohl Fahrzeuge als auch Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung als strukturelle Teilsysteme gesehen werden und damit jeweils eine Inbetriebnahmegenehmigung für diese Teilsysteme erteilt werden könnte. Es handelt sich bei der

Zusammenfassung zu einer Inbetriebnahmegenehmigung um eine zulässige und praxiserprobte Vorgehensweise. Synergieeffekte können so sinnvoll genutzt werden.

Zu § 18 (Genehmigung einer Fahrzeugserie)

Die Regelung entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung des § 7 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Artikel 21 Absatz 13 der Richtlinie 2008/57/EG sieht die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen einer Fahrzeugserie vor.

Zu Absatz 1

Absatz 1 sieht die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen einer Fahrzeugserie vor und entspricht damit inhaltlich § 7 Absatz 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Gegenüber der bisherigen Regelung ist der Kreis der Antragsberechtigten wegen Redundanz entfallen. Der Kreis der Antragsberechtigten ergibt sich aus § 11 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und bedurfte in dieser Vorschrift damit keiner Regelung mehr.

Zu Absatz 2

Absatz 2 ist gegenüber § 7 Absatz 2 Satz 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung unverändert.

Zu Absatz 3

Absatz 3 ist inhaltlich im Wesentlichen identisch zu § 7 Absatz 2 Satz 2 bis 4 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Der Absatz wurde an die geänderten Anforderungen und Beteiligungen der benannten und der bestimmten Stelle angepasst sowie präzisiert. Unverändert ist die Befristung der Serienzulassung auf höchstens sieben Jahre. Während dieser Geltungsdauer darf der Inhaber der Serienzulassung weitere Fahrzeuge der Serie für übereinstimmend erklären und der Halter die übereinstimmenden Fahrzeuge in Betrieb nehmen. Die siebenjährige Befristung ist eine verlängerungsfähige Höchstfrist, die an die Gültigkeit der zu Grunde liegenden Bescheinigungen gebunden ist. Anders als in § 7 Absatz 2 Satz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung, wonach die Gültigkeit der Serienzulassung bei Auslaufen der Befristung der zu Grunde liegenden Bescheinigungen erlosch, tritt diese Rechtsfolge nach Absatz 3 Satz 2 nicht mehr ein. Die Serienzulassung ist nunmehr lediglich so lange suspendiert, bis die zu Grunde liegenden Bescheinigungen wieder gültig sind. Es bedarf damit nicht der Neuerteilung der Serienzulassung, soweit eine der zu Grunde liegenden Bescheinigungen wegen Fristablaufs ungültig geworden ist. Absatz 3 Satz 4 präzisiert § 7 Absatz 2 Satz 4 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Ein einmal auf Grund einer berechtigten Zulassung in Betrieb genommenes Fahrzeug verliert nicht deshalb die Legitimation zum rechtmäßigen Betrieb, weil die Basis – die zu Grunde liegende Serienzulassung – erloschen ist. Dieser verwaltungsrechtliche Grundsatz dient lediglich der Klarstellung.

Zu Absatz 4

Neu eingefügt ist Absatz 4. Bisher bestand keine Regelung für solche Konstellationen, bei denen der Antragsteller zunächst lediglich eine Inbetriebnahmegenehmigung, aber nicht gleichzeitig eine Serienzulassung beantragte. Dies kann insbesondere für die Hersteller solcher neuen Fahrzeuge interessant sein, deren Markttauglichkeit sich erst im Laufe der Zeit herausstellt. Gleiches gilt für eine genehmigungspflichtige Umrüstung, die zunächst nur an einem Fahrzeug durchgeführt wurde, sich aber nachträglich als massentauglich herausstellt und in Serie gehen soll. Die nachträgliche Erteilung einer Serienzulassung innerhalb von sieben Jahren seit Inbetriebnahmegenehmigung ist in Einklang mit Absatz 3, wonach die Serienzulassung grundsätzlich auf sieben Jahre zu beschränken ist.

Zu Absatz 5

Absatz 5 entspricht inhaltlich § 7 Absatz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Dieser regelt, dass der Halter die mit der zugelassenen Serie übereinstimmenden Fahrzeuge während der Geltungsdauer ohne weiteren behördlichen Zulassungsakt, die entsprechende Registrierung und Aktivierung im Fahrzeugeinstellungsregister vorausgesetzt, in Betrieb nehmen kann, nachdem der Inhaber der Serienzulassung zuvor die Konformität schriftlich erklärt hat. Bei dem Inhaber der Serienzulassung handelt es sich in der Regel um den Hersteller, da dieser – ohne durch Dritte bevollmächtigt zu sein – Antragsteller im Zulassungsverfahren ist und dadurch Inhaber der Serienzulassung wird. Die Inbetriebnahme der Fahrzeuge der zugelassenen Serie erfolgt durch den Halter der Fahrzeuge. Das Merkmal der Übereinstimmung fordert nicht, dass eine identische Fertigung bis zur „Schraubengleichheit“ vorliegt. Allerdings dürfen nur solche Fahrzeuge für übereinstimmend erklärt werden, die einem genehmigten Zustand entsprechen. Eine Übereinstimmung darf nur mit einem einzigen genehmigten Zustand (eine Serienzulassung, eine Zulassung einer Serie für eine Fahrzeugvariante) erklärt werden. Eine Übereinstimmungserklärung auf Basis der Kombination von Teilen verschiedener genehmigter Zustände (Serienzulassungen), die jeweils für sich nachgewiesen sind, aber keinen einheitlichen genehmigten Zustand (Serienzulassung) erfahren haben ("Mosaikerkklärung"), ist, unabhängig von der möglicherweise vorhandenen Nachweislage, unzulässig. Auch Übereinstimmungserklärungen, die lediglich die Übereinstimmung mit nur einem Teil der Zulassung erklären (beispielsweise um ein Weglassen einzelner Komponenten oder Funktionen zu ermöglichen) sind nicht zulässig, wenn die technische Dokumentation des Fahrzeugs einen Teileinbau oder -nutzung nicht abdeckt und die technische Dokumentation hierfür angepasst werden müsste (beispielsweise ergänzendes Dokument zur Rückwirkungsfreiheit des Nichteinbaus oder Nichtnutzung).

Zu Absatz 6

Absatz 6 entspricht § 7 Absatz 5 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und enthält eine Regelung zum Umgang mit festgestellten sicherheitsrelevanten Mängeln an Fahrzeugen einer Serienzulassung. Sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen sind systematische Mängel, die auch bei gleichen oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen auftreten können und die Verkehrssicherheit derart beeinträchtigen, dass ein weiterer Betrieb des Fahrzeugs mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden von Leib und Leben führt. Ein Mangel muss festgestellt und bekannt geworden sein. Das ist dann der Fall, wenn der zum Mangel geführte Sachverhalt sachlich überprüft wurde. Diese Prüfungen sind zu dokumentieren. Der Mangel ist entsprechend zu beheben, wobei die Sicherheit auch durch kompensierende Maßnahmen gewährleistet werden kann. Es kann sich hierbei auch um betriebliche oder personelle Maßnahmen handeln, wobei der Vorrang einer technischen Lösung gilt. Um den Aufwand in angemessenen Grenzen zu halten, besteht für die Hersteller oder Halter die Möglichkeit, entsprechende Maßnahmen selbst festzulegen, solange die Sicherheit im Eisenbahnverkehr gewährleistet ist.

Zu § 19 (Genehmigung einer Fahrzeugvariante)

Die Regelung entspricht inhaltlich im Wesentlichen der Regelung des § 7a der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 1

Die Vorschrift regelt, dass Grundlage für eine Fahrzeugvariante eine genehmigte Fahrzeugserie sein muss.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt in Übereinstimmung zu § 7a Absatz 1 Satz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung die Voraussetzungen, unter denen die Genehmigung für eine Fahrzeugvariante erteilt wird.

Zu Nummer 1

Unter Nummer 1 fallen nur solche Serienzulassungen, die noch gültig sind. Dabei kommt es darauf an, dass die der Serienzulassung zugrunde liegenden Bescheinigungen noch gültig sind, die Serienzulassung mithin nicht suspendiert ist. Sollte die zugrunde liegende Serienzulassung suspendiert sein, ist die Erteilung einer Fahrzeugvariante so lange gehemmt, bis die Suspendierung aufgehoben ist.

Zu Nummer 2

Bei Nummer 2 handelt es sich nicht um einen Nachweis, sondern um eine Erklärung des Antragstellers. Der Antragsteller hat hier eine eigene Bewertung hinsichtlich der Buchstaben a und b anzustellen, auf die das Eisenbahn-Bundesamt sich grundsätzlich ohne Prüfung verlassen darf. Dies entspricht der gesteigerten Freiheit von behördlicher Prüfung, die mit der Zulassungsreform in dieser Verordnung Niederschlag findet.

Zu Buchstabe a

Abweichend von § 7a Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung, bei der auf die übereinstimmenden Teile der Fahrzeugvariante mit der Ursprungsserie abgestellt war, ist hier auf die Erklärung der Abweichungen zum Bestand abgestellt. Diese Regelung ist konsistent zu den Vorschriften über die Umrüstung und Erneuerung, wonach insbesondere auf die veränderten Teile abzustellen ist. Maßgeblich hat der Antragsteller damit anzugeben, was sich gegenüber dem Bestand ändert. Durch das Abstellen auf die Änderung wird der behördliche Zulassungsprozess beschleunigt. Für die Änderungen hat der Verantwortliche die erforderlichen Nachweise zu führen.

Zu Buchstabe b

Buchstabe b entspricht der Regelung des § 7a Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe b der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 kann für eine Fahrzeugvariante eine Fahrzeugserie genehmigt werden. Dann finden die Vorschriften über die Serienzulassung nach § 18 Absatz 3 bis 6 entsprechende Anwendung.

Zu Absatz 4

Absatz 4 entspricht § 7a Absatz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und eröffnet die Möglichkeit, dass Varianten von Varianten zugelassen werden. Bei der so eröffneten Möglichkeit der Kaskaden von Zulassungen bildet die Grenze der Zulassungsfähigkeit die Bestimmtheit von Verwaltungsakten. Dabei muss jede Zulassung aus sich selbst heraus verständlich sein. Der Verweis auf verschiedene der Variantenzulassung zugrunde liegende Serienzulassungen oder Variantenserien kann dabei schnell an die Grenzen der Bestimmtheit stoßen.

Zu § 20 (Genehmigung eines Fahrzeugtyps)

Die Regelung entspricht inhaltlich der Regelung des § 7b der Transeuropäische-

Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Sie enthält die europäischen Vorgaben aus Artikel 26 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt die Möglichkeit der Zulassung von Fahrzeugtypen und entspricht § 7b Absatz 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 2

Absatz 2 entspricht § 7b Absatz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht im Wesentlichen § 7b Absatz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Die Vorschrift wurde um die Genehmigung von Fahrzeugvarianten erweitert. Auch für Fahrzeugvarianten besteht nunmehr die Möglichkeit, die Genehmigung eines Fahrzeugtyps zu erhalten.

Zu Absatz 4

Die Regelung entspricht § 7b Absatz 4 Satz 1 und 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 5

Absatz 5 entspricht in Teilen § 7b Absatz 4 Satz 3 bis 7 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu § 21 (Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung)

Die Vorschrift enthält Regelungen für Fahrzeuge, die bereits über eine ausländische Zulassung verfügen. § 21 entspricht inhaltlich im Wesentlichen § 8 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 1

Absatz 1 beschreibt, dass es unter den dort genannten Bedingungen keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Der Begriff der gültigen Zulassung im Ausland betriebener Fahrzeuge ist weit zu verstehen. Nicht erforderlich ist, dass eine ausdrückliche Genehmigungsentscheidung vorgelegt werden kann. Auch die Duldung des ausländischen Staates, dass das Fahrzeug dort betrieben wird, reicht aus. Im Regelfall reicht hierfür eine formlose Bestätigung der zuständigen ausländischen Behörde. Ausländisches Recht und das dortige Vorliegen der Voraussetzungen für eine gültige Zulassung sollen grundsätzlich nicht überprüft werden müssen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 dient der Umsetzung des Artikels 23 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG. Über den jeweiligen Ausrüstungszustand müssen sich die verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen austauschen und notwendige Klärungen herbeiführen. Satz 2 beschreibt die Notwendigkeit der Durchführung eines Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens, soweit ein Fahrzeug wesentlich umgerüstet werden muss und diese Umrüstung die Genehmigungspflicht auslöst, damit es in Deutschland verkehren darf. Soweit die in Satz 1 beschriebenen Fahrzeuge nicht auf einer TSI-konformen Infrastruktur verkehren, bedarf es einer Inbetriebnahmegenehmigung,

was sich aus einem Umkehrschluss aus Artikel 23 Absatz 1 sowie Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG ergibt.

Zu Absatz 3

Absatz 3 erfasst die Fahrzeuge, die nicht einer TSI entsprechen, und setzt damit Artikel 25 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG um. Die von Absatz 3 erfassten Fahrzeuge sind genehmigungspflichtig. Die Genehmigungspflicht bezieht sich – zur Vermeidung von Doppelprüfungen – dabei nur auf solche Vorschriften, bei denen ein Prüfdelta existiert. Bei dem Delta kann es sich etwa um solche Vorschriften handeln, die noch nicht Gegenstand einer ausländischen Zulassung waren. Daneben kann es sich insbesondere um solche Vorschriften handeln, die die sichere Integration zum Gegenstand haben.

Die Regelung des Absatzes 1 bleibt unberührt. Das heißt, dass auch Fahrzeuge, die nicht den TSI entsprechen und die ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken eingesetzt werden, einer Inbetriebnahmegenehmigung nicht bedürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Grenzbetriebsstrecke den TSI entspricht. Die Vorschriften über Umrüstungen und Erneuerungen bleiben unberührt. Daraus folgt, dass soweit eine die Genehmigungspflicht auslösende Umrüstung zum sicheren Betrieb erforderlich ist, hierfür eine Genehmigung eingeholt werden muss. Soweit dies mit einer Genehmigung nach Absatz 3 zusammenfällt, können beide Entscheidungen in einem Verwaltungsakt miteinander verbunden werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält Regelungen zur Anerkennung von Prüfungen, die bereits im Ausland erfolgt sind.

Zu Absatz 5

Absatz 5 enthält eine Ausnahme von der Verpflichtung einer vollständigen Inbetriebnahmegenehmigung für solche Fahrten mit Fahrzeugen, die sowohl zeitlich wie örtlich beschränkt und klar umrissen sind. Voraussetzung ist, dass ein Risikomanagementverfahren durchgeführt wurde und durch den Antragsteller in einer schriftlichen Erklärung bestätigt wird, dass alle mit den vorgesehenen Fahrten ermittelten Gefahren und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden. Ziel der Regelung ist es insbesondere, solche Fahrten vereinfacht zu erlauben, die lediglich zu Ausstellungszwecken überführt werden. Die Ausnahmegvorschrift ist als solche restriktiv zu handhaben. Insbesondere darf die Ausnahme nicht zur Regel werden. Erfasst sind damit nur solche Fahrten, für die kein planmäßiger Regelbetrieb stattfindet. Der bestimmungsgemäße Gebrauch, also dauerhafter Personen- oder Güterverkehr, darf auf Basis dieser Erlaubnis des Betriebs nicht durchgeführt werden.

Zu Absatz 6

Nach Absatz 6 ist ein schriftlicher Antrag mit den notwendigen Unterlagen erforderlich. Die ausländische Zulassung muss dabei nicht zwingend als positiv belegbare Entscheidung vorliegen. Maßgeblich ist, dass das betreffende Fahrzeug im Ausland rechtmäßig betrieben wird. Soweit der Nachweis hierüber auch über eine Duldung der ausländischen Behörden oder sonstige Bestätigungen gelingt, ist dies zulässig.

Zu Kapitel 5 (Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur)

Zu § 22 (Ergänzende Vorschriften für die erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung)

Für das Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren im Bereich der Eisenbahninfrastruktur finden die für die erstmalige Inbetriebnahme sowie die für Umrüstungen und Erneuerungen geltenden Vorschriften Anwendung. Es soll auf Grundlage der europäischen Vorschriften der Richtlinie 2008/57/EG ein einheitliches und umfassendes Verfahren möglichst ohne parallele nationale Verfahren im gesamten Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes geben. Daher sind für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur ergänzende Vorschriften erforderlich, die in der Verordnung neu eingeführt werden. Die Verfahren haben sich in jahrelanger Praxis bewährt, unterstützen die Wahrnehmung der Eisenbahnunternehmen in ihren Pflichten gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und das Eisenbahn-Bundesamt für ein effizientes Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren. Für die Eisenbahnunternehmen und das Eisenbahn-Bundesamt ermöglicht ein einheitliches und umfassendes Genehmigungsverfahren erhebliche verfahrenstechnische Vereinfachungen.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 Satz 1 werden die Pflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das sichere Bauen nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes konkreter ausgestaltet. Diese gelten unbenommen der Inbetriebnahmegenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt, weshalb die Eisenbahnen diejenigen Schritte, die für das sichere Bauen zwingend sind, auch außerhalb der Notwendigkeit einer behördlichen Inbetriebnahmegenehmigung für sich regeln und durchführen. Soweit eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich wird, sind die in den folgenden Nummern dargelegten Nachweise einzureichen.

Zu Nummer 1

Für die Erstellung und das Prüfen der Anlage gehört vor der Nutzung die qualifizierte Planung und Freigabe der geprüften Planung.

Zu Nummer 2

Des Weiteren ist das ordnungsgemäße Verwenden von Bauprodukten und die ordnungsgemäße Anwendung von Bauarten gemäß Nummer 2 zu bestätigen. Unter Nummer 2 fällt auch eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen.

Zu Nummer 3

Eine Bauüberwachung ist durchzuführen.

Zu Nummer 4

Schließlich müssen die Abnahmen erfolgen. Mit den Abnahmen sind solche im Sinne der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieur-, Ober- und Hochbau (VV Bau) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV Bau STE) gemeint.

Gemäß Satz 2 sind die Nachweise am Maßstab der einschlägigen technischen Vorschriften zu prüfen. Ein Nachweis ist nur dann anerkennungsfähig, wenn darin bestätigt ist, dass die einschlägigen technischen Vorschriften eingehalten sind. Die Überwachung der Einhaltung der technischen Vorschriften obliegt nach Satz 3 den Prüfsachverständigen nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Diese haben im Rahmen der Nachweisführung die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zu bestätigen. Satz 4 regelt, dass die Prüfbescheinigungen der Prüfsachverständigen dem Eisenbahn-Bundesamt nur vorzulegen sind, wenn eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

Zu Absatz 2

Mit Absatz 2 wird geregelt, dass dem Eisenbahn-Bundesamt die ergänzenden Nachweise für das sichere Bauen gemäß Absatz 1 und, soweit zutreffend, gemeinsam mit den Unterlagen nach §§ 9 f. vorzulegen sind. Für die Darstellung der Nachweise ist Anlage 6 maßgeblich.

Zu Absatz 3

Für die Vorbereitung der Inbetriebnahmegenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt werden in Absatz 3 die Aufgaben der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur zu bestellenden Inbetriebnahmeverantwortlichen oder anderen geeigneten Mitarbeiter definiert. Dieser hat insbesondere Nachfolgendes zu prüfen und zu bestätigen.

Zu Nummer 1

Es ist zu prüfen und zu bestätigen, dass sicher gebaut wurde.

Zu Nummer 2

Alle notwendigen Prüfungen müssen durchgeführt sein.

Zu Nummer 3

Die zu den europäischen zu ergänzenden nationalen Nachweise müssen erbracht sein.

Zu Nummer 4

Die Auflagen aus den Nachweisen nach Nummer 3 müssen umgesetzt sein.

Zu Nummer 5

Die weiteren Auflagen und Nebenbestimmungen aus vorhergehend erteilten Inbetriebnahmegenehmigungen, beispielsweise aus früheren Stufen, müssen beachtet und vorhandene Mängel beseitigt sein.

Zu Absatz 4

Für Prüfsachverständige gelten die Regelungen zu den begründeten Zweifeln entsprechend § 11 Absatz 3 bis 5.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 Satz 1 werden die auch europäischen vorgesehenen Verfahren für die Behandlung von Abweichungen, hier von den nationalen technischen Vorschriften, eingeführt, die Voraussetzung für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen sind. Dies entspricht dem Vorgehen nach § 2 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung,

wonach die Eisenbahnunternehmen in diesem Fall den Nachweis der mindestens gleichen Sicherheit führen müssen. Satz 3 eröffnet in Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Möglichkeit, eigene Sicherheitsmethoden anzuwenden, soweit eine nicht signifikante Änderung vorliegt. Wenn der Nachweis mindestens gleicher Sicherheit gelingt, kann das Eisenbahn-Bundesamt nach Satz 4 durch die Zustimmung im Einzelfall Abweichungen von den einschlägigen technischen Vorschriften erteilen. Die Zustimmung im Einzelfall ersetzt insoweit einen Nachweis nach Absatz 1 oder einen Teil des Nachweises. Die Zustimmung im Einzelfall nach Satz 4 ist als „Kann-Bestimmung“ ausgestaltet und daher freiwillig. Soweit eine Zustimmung im Einzelfall vorliegt, bedarf es insoweit keiner gesonderten Prüfung im Genehmigungsverfahren, ob bei Abweichung von den technischen Vorschriften der Nachweis mindestens gleicher Sicherheit geführt ist.

Zu § 23 (Ergänzende Vorschriften für Umrüstungen oder Erneuerungen)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird geregelt, dass im Bereich der Eisenbahninfrastruktur für Umrüstungen und Erneuerungen ergänzende Vorschriften zu §§ 14 f. und § 30 Absatz 1 anzuwenden sind.

Zu Absatz 2

Bei Anzeige einer Umrüstung oder Erneuerung ist Anlage 6 Nummer 1.1 zu beachten.

Zu Absatz 3

Da im Bereich der Eisenbahninfrastruktur bei komplexen Ausbaumaßnahmen auch Zwischenzustände erforderlich sein können, wird das Verfahren in Absatz 3 neu geregelt. Die Eisenbahnen werden verpflichtet, die geplanten Zwischenzustände präzise zu definieren. Diese sind mit der Anzeige nach § 15 bereits zu benennen.

Zu Nummer 1

Nach Nummer 1 sind die geplanten Zwischenzustände mit Inhalt, Umfang und Dauer anzugeben.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 sind die geplanten zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen mit Inhalt, Umfang und Zeitpunkt anzugeben. Damit sind die Betriebsaufnahmen während der Umbauphase gemeint. Mit Betriebsaufnahme ist die Beförderung von Personen und Gütern gemeint.

Zu Nummer 3

Nach Nummer 3 ist der geplante bauliche Endzustand mit Inhalt, Umfang und Zeitpunkt anzugeben.

Zu Absatz 4

In Absatz 4 Satz 1 wird festgelegt, dass Zwischenzustände keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen. Ungeachtet dessen, werden in Satz 2 Anforderungen an das sichere Bauen definiert. Hierzu sind unternehmensintern einzelfallbezogene Maßnahmen aufzustellen. Um die Zwischenzustände ohne Inbetriebnahmegenehmigung nicht dauerhaft zu dulden, wird festgelegt, dass sie unter den in Satz 3 genannten Voraussetzungen als zwischenzeitliche Betriebsaufnahmen nach Absatz 5 behandelt werden.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 werden die Voraussetzungen für zwischenzeitliche Betriebsaufnahmen festgelegt. Diese erfolgen durch die Eisenbahnen in eigener Verantwortung unter den genannten Voraussetzungen. Zwischenzustände gemäß Absatz 4 und zwischenzeitliche Betriebsaufnahmen gemäß Absatz 5 dienen der Verfahrenserleichterung und ermöglichen es dem Eisenbahn-Bundesamt, die Inbetriebnahmegenehmigung verfahrensvereinfachend erst nach Fertigstellung des baulich realisierten Endzustandes erteilen zu müssen.

Zu Absatz 6

Da Ausbaumaßnahmen in Form von Umrüstungen und Erneuerungen bei baulichen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen in der Regel im laufenden Betrieb beziehungsweise „unter dem rollenden Rad“ realisiert und in Betrieb genommen werden müssen, ist es nicht möglich, vor der Betriebsaufnahme alle erforderlichen Nachweise als Voraussetzung für die Inbetriebnahmegenehmigung zu erlangen. In Absatz 6 wird das hierzu erforderliche Verfahren definiert, wonach die Eisenbahnen den Betrieb in eigener Verantwortung aufnehmen. Mit Eisenbahnen ist in diesem Fall nur das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemeint.

Zu Teil 3 (Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme)

Zu § 24 (Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten)

Die Vorschrift entspricht § 10 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und setzt Kapitel III der Richtlinie 2008/57/EG um.

Zu Absatz 1

Absatz 1 beschreibt die wesentlichen Voraussetzungen, die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen, wenn sie im Rahmen des europäischen Eisenbahnsystems verwendet werden sollen. Eine Zulassung für das Inverkehrbringen einer Interoperabilitätskomponente durch das Eisenbahn-Bundesamt 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 Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten zur Durchführung der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung, Importe in die Europäische Union zum Zwecke des Re-Exports sowie das Ausstellen bei Messeveranstaltungen.

Zu Nummer 1

Die Interoperabilitätskomponenten müssen den einschlägigen Bestimmungen der TSI entsprechen.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 ist es erforderlich, dass eine Bewertung der Konformität und, soweit erforderlich, der Gebrauchstauglichkeit stattgefunden hat.

Zu Nummer 3

Nummer 3 muss kumulativ zu den Nummern 1 und 2 vorliegen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 dient der Umsetzung des Artikels 13 Absatz 1, 2, 3 und 4 Satz 1 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 obliegt den Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die die Verwendung der Interoperabilitätskomponente in ihrem Bestandteil des Eisenbahnsystems zu verantworten haben, die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften. Eine Gewährleistung der Einhaltung der nationalen Anforderungen durch benannte Stellen oder das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht angezeigt, da diese nicht zwangsläufig in den Zulassungsprozess eingebunden sind.

Zu Absatz 4

Absatz 4 greift die Verantwortung der Normadressaten auf. Hiernach haben diese die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu gewährleisten, soweit die TSI keine vollständigen Regelungen enthalten, um die grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten.

Zu Absatz 5

Absatz 5 setzt Artikel 13 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG um.

Zu § 25 (Interoperabilitätskomponenten, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen)**Zu Absatz 1**

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 11 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und Artikel 14 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Absatz 2

Der Umfang der Unterrichtung wurde präzisiert. Er entspricht dem Wortlaut von Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 1

Nummer 1 regelt solche Fälle der Unterrichtung, bei denen die Komponente nicht konform ist, weil die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 sind solche Fälle der Unterrichtung erfasst, bei denen die Komponente nicht konform ist, weil die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden.

Zu Nummer 3

Nach Nummer 3 sind solche Fälle der Unterrichtung erfasst, bei denen die Komponente nicht konform ist, weil die europäischen Spezifikationen unvollständig sind. Mit den europäischen Spezifikationen sind die Technischen Spezifikationen und harmonisierte europäische Normen (EN) gemeint.

§ 11 Absatz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung wurde gestrichen. Den nach Landesrecht zuständigen Behörden ist es bei entsprechenden Kenntnissen unbenommen, das Eisenbahn-Bundesamt zu informieren.

Zu § 26 (Verwendung von Bauprodukten und Anwendung von Bauarten)

Die Verwendung von Bauprodukten und die Anwendung von Bauarten werden in

Deutschland in der Musterbauordnung geregelt, die die Länder in darauf beruhenden Landesverordnungen umsetzen und vollziehen. Da diese Bauprodukte und Bauarten auch im Eisenbahnbaubereich eingesetzt werden, werden die Verfahren aus der Musterbauordnung übernommen und für die eisenbahnspezifischen Bauprodukte und Bauarten um die eisenbahnspezifischen verfahrenstechnischen Anforderungen ergänzt.

Zu Absatz 1

Bauprodukte werden durch das Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. Bauarten werden durch eine Bauartgenehmigung vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. Bauart ist das Zusammenfügen von Bauprodukten zu baulichen Anlagen oder Teilen von baulichen Anlagen.

Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 ist ein Antrag erforderlich, soweit es der Erteilung einer Zulassung bedarf. Eines Antrags bedarf es dann, wenn Absatz 4 oder Absatz 5 nicht greifen. Antragsberechtigt sind Eisenbahnen und Hersteller von Bauprodukten oder Bauarten.

Zu Absatz 3

Bauprodukte und Bauarten sind zuzulassen, soweit sie die Anforderungen des § 2 Absatz 1 und 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erfüllen. Für Bauprodukte und Bauarten gelten damit die Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Soweit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung keine ausdrücklichen Vorgaben enthält, gelten die anerkannten Regeln der Technik. Die anerkannten Regeln der Technik speisen sich für den Bereich der Bauprodukte und Bauarten insbesondere aus den nationalen technischen Vorschriften, die das Eisenbahn-Bundesamt öffentlich bekannt gemacht hat. Die Bauarten und Bauprodukte müssen damit den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt Fälle, in denen Bauprodukte ohne Zulassung verwendet werden dürfen. Dies schließt eine Zulassung zur Betriebserprobung ein.

Zu Nummer 1

Eine Zulassung ist nicht erforderlich, wenn die Bauprodukte gemäß Nummer 1 den in den Technischen Baubestimmungen enthaltenen Planungs-, Bemessungs-, Ausführungs- und Anwendungsregelungen entsprechen oder nicht wesentlich abweichen und für die vorgesehene Verwendung geeignet sind. Das heißt, dass beispielsweise für neue Schienenprofile, die von den nationalen technischen Vorschriften abweichen, oder für Weichen, für die es kein vollständiges Normenwerk gibt, eine Zulassung erforderlich ist. Dies dient der Gewährleistung der Sicherheit. Mit dem in Nummer 1 genannten Übereinstimmungszeichen ist ein solches entsprechend der Musterbauordnung gemeint.

Zu Nummer 2

Für Bauprodukte gemäß Nummer 2, die auf Grundlage der Bauproduktenverordnung (EU) Nr. 305/2011 die CE-Kennzeichnung tragen und über eine für die vorgesehene Verwendung entsprechende Leistungserklärung verfügen, ist keine Zulassung erforderlich.

Zu Nummer 3

Für Interoperabilitätskomponenten gemäß Nummer 3, die auf Grundlage der Interoperabilitätsrichtlinie und den zugehörigen TSI über die entsprechenden Erklärungen verfügen, wird die Interoperabilität gewährleistet.

Zu Nummer 4

Eine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß Nummer 4 nicht erforderlich für die Bauprodukte, die bereits durch das Deutsche Institut für Bautechnik zugelassen sind oder ein allgemeines bauaufsichtliches Prüfzeugnis einer Prüfstelle aufweisen und damit allgemein verwendet und in Verkehr gebracht werden dürfen.

Zu Nummer 5

Soweit das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Verfahren für die Verwendung von Bauprodukten etabliert hat, das von der Sicherheitsbehörde im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung geprüft und autorisiert wurde, ist eine Zulassung für die im Rahmen des Verfahrens definierten Bauprodukte, die den hierfür vorhandenen nationalen technischen Vorschriften entsprechen, gemäß Nummer 5 nicht erforderlich.

Zu Nummer 6

Auch Bauprodukte, die keines Verwendbarkeitsnachweises bedürfen, benötigen keine Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes. Der Begriff der Bauprodukte, die keines Verwendbarkeitsnachweises bedürfen, entspricht dem der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen, dort Abschnitt D. Die Bauprodukte müssen für die Erfüllung bauordnungsrechtlicher Anforderungen von untergeordneter Bedeutung sein.

Zu Nummer 7

Bauprodukte, die gemäß Nummer 7 die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden und in den nationalen technischen Vorschriften öffentlich bekannt gemacht wurden, können ohne besonderen Verwendbarkeitsnachweis verwendet und in Verkehr gebracht werden. Dies ist der Fall, wenn sie zum Beispiel keinen besonderen bauaufsichtlichen Anforderungen genügen müssen.

Zu Absatz 5

Nach dieser Vorschrift dürfen Bauarten auch ohne Zulassung verwendet werden. Die Zulassung meint die behördliche Erlaubnis vor der beabsichtigten Verwendung.

Zu Nummer 1

Eine vorherige Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht erforderlich, wenn die Bauart gemäß Nummer 1 vollständig den in den Technischen Baubestimmungen enthaltenen Planungs-, Bemessungs-, Ausführungs- und Anwendungsregelungen, die vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht werden, entspricht. Das heißt, dass für Bauarten, wie zum Beispiel Betonfertighäuser, die vollständig den vorgenannten Regelungen entsprechen, keine Zulassung erforderlich ist. Für Bauarten, wie zum Beispiel Feste Fahrbahnen, Lärmschutzwände, für die keine vollständigen Regelungen vorhanden sind, sind Zulassungen erforderlich.

Zu Nummer 2

Für Bauarten gemäß Nummer 2, für die das Deutsche Institut für Bautechnik eine allgemeine Bauartgenehmigung bereits erteilt hat und diese damit allgemein angewendet und in Verkehr gebracht werden dürfen, ist keine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich.

Zu Nummer 3

Soweit das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Verfahren für die Anwendung von Bauarten etabliert hat, das von der Sicherheitsbehörde im Rahmen der Sicherheitsge-

nehmung geprüft und genehmigt wurde, ist eine Bauartgenehmigung für die im Rahmen des Verfahrens definierten Bauarten, die den hierfür vorhandenen nationalen technischen Vorschriften gemäß Nummer 3 entsprechen, nicht erforderlich. Das heißt, dass zum Beispiel für definierte Bauarten, wie Bahnsteigsysteme oder Bahnsteigdächer, Modulgebäude, die vollständig nach nationalen technischen Vorschriften nachgewiesen werden können, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen standardisierte Verfahren in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt etablieren können.

Zu Absatz 6

Um der technischen Weiterentwicklung sowie den Erfahrungen aus der Verwendung von zugelassenen Bauprodukten und aus der Anwendung von zugelassenen Bauarten zu entsprechen, werden die Zulassungen für jeweils fünf Jahre erteilt. Es besteht eine Verlängerungsmöglichkeit nach Satz 2.

Zu § 27 (Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen)

Die Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen sieht eine vorgezogene und einmalige Prüfung der Eignung von Systemen und Komponenten vor, die in übereinstimmender Ausführung an mehreren Stellen in den Teilsystemen Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Energie oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden. Diese Systeme und deren Bestandteile müssten ansonsten bei jeder örtlichen Installation beziehungsweise bei jedem Fahrzeug erneut separat geprüft werden, weil die Sicherheit der örtlichen Anlage oder des Fahrzeugs im erheblichen Umfang von der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen durch das eingebaute System abhängt. Weiterhin müssen die technische Kompatibilität und die sichere Integration des eingebauten Systems zu den allgemein gültigen Umgebungsbedingungen geprüft werden. Im Ergebnis einer erfolgreichen vorgezogenen Prüfung wird eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden des Systems erteilt, aus der eindeutig und nachvollziehbar hervorgeht, dass bereits eine Bewertung des betrachteten Systems stattgefunden hat und die Eignung für den beschriebenen Anwendungsfall nachgewiesen ist. Aufgrund dieser erteilten Genehmigung ist eine nochmalige Prüfung des Systems bei Einbau in eine örtliche Anlage oder in ein Fahrzeug im Rahmen des Inbetriebnahmeverfahrens der Anlage oder des Fahrzeugs nicht mehr erforderlich. Es müssen lediglich die in der Genehmigung genannten oder in mitgeltenden Dokumenten enthaltenen Anwendungsbedingungen geprüft werden. Die Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden dient somit der Vermeidung von Mehrfachprüfungen identischer Sachverhalte und damit einem effektiven Genehmigungsverfahren.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt in Satz 1, dass für die in Satz 2 beschriebenen Systeme eine Genehmigung erwirkt werden kann. Die Beantragung und Erteilung einer Genehmigung ist nur dann möglich, wenn die Systeme innerhalb eines der in Satz 1 genannten Bestandteile des Eisenbahnsystems verwendet werden sollen und Gegenstand einer Inbetriebnahmegenehmigung sein können. Beide Voraussetzungen müssen kumulativ vorliegen. Es wird in der Anlage 7 ein Kriterienkatalog vorgegeben, der Merkmale auf der Ebene des für die Genehmigung nach § 27 vorliegenden Systems beschreibt, die bei dem späteren Einsatz des Systems zwingend zur Notwendigkeit einer Inbetriebnahmegenehmigung führen. Bei Erfüllung eines dieser Kriterien ist deshalb auch der Anlass für eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden als vorgezogene Prüfung für eine Inbetriebnahmegenehmigung hinreichend erfüllt.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt den Kreis der berechtigten Antragsteller abschließend fest. Der Antrag auf Inverkehrbringen und Verwenden darf neben den Eisenbahnunternehmen als Antragsberechtigten für eine Inbetriebnahmegenehmigung ausdrücklich auch von den Herstellern von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen gestellt werden. Diese sind oft nicht identisch mit den Herstellern des finalen Teilsystems (einer örtlichen Anlage oder eines Fahrzeugs), die eine Inbetriebnahmegenehmigung beantragen dürfen. Die Hersteller von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen sind jedoch für diese Systeme verantwortlich und führen zum Beispiel nach CENELEC-Normen den Sicherheitsnachweis, so dass sie auch als Antragsteller in Betracht kommen sollen.

Zu Absatz 3

Soweit nach Absatz 1 ein zulässiger Genehmigungsgegenstand vorliegt, ist die Genehmigung zu erteilen, sofern die einschlägigen Voraussetzungen vorliegen. Satz 1 bestimmt die einschlägigen Voraussetzungen durch einen Verweis auf § 9 Absatz 1 in Verbindung mit § 22. Nach Satz 2 ist es zulässig, dass die bezeichneten Genehmigungsvoraussetzungen substituiert werden können. Hierzu gehört beispielsweise die Typfreigabe. Mit der Erklärung der Typfreigabe bestätigt die Eisenbahn, in Wahrnehmung ihrer Pflichten aus § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, dass die Eignung eines Systems, einer Bauart oder einer Komponente als Teil einer Bahnbetriebsanlage nach einem im Sicherheitsmanagementsystem des Betreibers verankerten und mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmten Prozess festgestellt wurde. Daneben kommt eine Prüferklärung nach dem bereits bestehenden Verfahren der neuen Typzulassung (Verwaltungsvorschrift Neue Typzulassung) als Substitut in Betracht. Mit der Prüferklärung bestätigt die Eisenbahn, dass in Wahrnehmung ihrer Pflichten aus § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, alle in der betreffenden Phase der Zulassungsbewertung in der Verwaltungsvorschrift für die neue Typzulassung vorgeschriebenen Schritte des Prozesses ausreichend und korrekt durchlaufen wurden, alle gesetzlichen und normativen Vorgaben beachtet wurden und keine Tatsachen bekannt sind, die einem sicheren Eisenbahnbetrieb unter sachgemäßer Nutzung des Gegenstandes der Zulassungsbewertung entgegenstehen. Bei Anwendung der Substitute stellt das Eisenbahnunternehmen in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt sicher, dass die Verantwortlichen für die Prüferklärungen oder die Typfreigabeerklärungen über eine dem Prüfsachverständigen vergleichbare Fachkompetenz verfügen. Die Freigabeverantwortlichen sind dann analog zu den Prüfsachverständigen durch die Sicherheitsbehörde zu überwachen, was auch durch Stichproben in den einschlägigen Nachweisdokumenten im Rahmen einer Genehmigung zum Inverkehrbringen erfolgen kann.

Zu Absatz 4

Dieser Absatz legt das für die Genehmigung anzuwendende Regelwerk für besondere Fälle fest. Hiernach ist das normative Regelwerk (Mü 8004, ältere EN-Normen) zulässig, welches für die vorhergehende Zulassung maßgeblich war. Voraussetzung für die Anwendung dieses Regelwerks ist kumulativ neben einer bereits vorhandenen Zulassung, dass aufgrund einer Änderung eine neue Genehmigung beantragt wird. Soweit keine neue Genehmigung erforderlich ist, sind Genehmigungsobjekte im Rahmen der allgemeinen Vorschriften bestandsgeschützt. Mit vorheriger Zulassung sind sämtliche Legitimierungen gemeint, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bestanden. Dies erfasst beispielsweise die Freigaben der Behördenbahnen. Referenzobjekt einer entsprechenden Legitimierung können auch Bestandteile der von § 27 erfassten Systeme, also etwa Schaltungen oder Komponenten sein. Die Anwendung dieses Regelwerks steht unter dem Vorbehalt, dass keine entgegenstehenden sicherheitlichen Erkenntnisse oder begründete Zweifel bestehen.

Zu Absatz 5

Die Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden wird für den Neueinsatz des Systems oder dessen Bestandteilen längstens auf sieben Jahre befristet. Dieser Zeitraum entspricht dem bewährten Verfahren für eine Serienzulassung von Fahrzeugen. Die Befristung ist notwendig, um nach einem verhältnismäßigen Zeitraum für die Nutzung eines genehmigten Systems die Anwendung neuer anerkannter Regeln der Technik sicherzustellen. Nach Satz 2 besteht eine Verlängerungsmöglichkeit. In begründeten Fällen kann bei Würdigung und Berücksichtigung höherer Sicherheitsanforderungen auch eine Verlängerung der Befristung erfolgen. Die Befristung bezieht sich dabei in der Regel auf den Neueinsatz in neu errichteten Anlagen. Ausnahmen hiervon sind in der Genehmigung darzustellen. Veränderungen von bestehenden Anlagen, die die Bestandteile und Systeme bereits enthalten, oder auch der Einsatz für Instandhaltungsmaßnahmen sind von der Befristung nicht betroffen, soweit gesetzliche Regelungen nicht entgegenstehen.

Zu Absatz 6

In Absatz 6 wird beschrieben, welche Prüfungen bei einer vorhandenen Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden bei einer späteren Inbetriebnahmegenehmigung nicht doppelt durchgeführt werden müssen und welcher fachliche Zusammenhang zu einer späteren Inbetriebnahmegenehmigung besteht. Die Inbetriebnahmegenehmigung stützt sich auf die Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden ab. Dem liegt zugrunde, dass jede fachlich-inhaltliche Prüfung bei gleichbleibenden Randbedingungen nur einmal ausgeführt werden muss. Das setzt jedoch auch voraus, dass die gleichbleibende Qualität der Produkte durch den Hersteller durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden muss, die gegebenenfalls im Genehmigungsprozess nachzuweisen sind. Für Systeme und deren Bestandteile ohne Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden muss im Umkehrschluss die Nachweisführung der Erfüllung der an das System gerichteten Anforderungen sowie dessen sichere Integration und technische Kompatibilität bei der Inbetriebnahmegenehmigung überprüft werden. Sofern die Prüforganisationen im Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren, beispielsweise der Prüfsachverständige oder die bestimmte Stelle diese Prüfungen nicht sämtlich selbst ausführen, müssen sie zumindest überprüfen, dass für die nicht selbst geprüften Teile eindeutige, im bestehenden Zusammenhang verwendbare und kohärente Prüfbescheinigungen durch hierfür kompetente Stellen vorliegen.

Zu § 28 (Marktaufsicht)

Zu Absatz 1

Für eisenbahnspezifische Bauprodukte und Bauarten, Interoperabilitätskomponenten gemäß der Interoperabilitätsrichtlinie, für die die Länder nicht zuständig sind, für sicherungstechnische sowie elektrotechnische Systeme und deren Bestandteile ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Marktaufsicht zuständig. Dies ergibt sich aus den Regeln zur Wahrnehmung der Eisenbahnaufsicht aus § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, insbesondere aus Absatz 1e Satz 1 Nummer 5. Ein Mangel im Sinne der Marktaufsicht liegt – entsprechend Artikel 14 der Richtlinie 2008/57/EG – vor, wenn die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden, die TSI, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden, die TSI unvollständig sind oder eine Komponente nicht mit der vom Hersteller ausgestellten EG-Konformitätserklärung übereinstimmt.

Zu Absatz 2

Die Hersteller sind verpflichtet, die für die Wahrnehmung der Marktaufsicht erforderlichen Unterlagen dem Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung zu stellen. Dies schließt den Zugang zu den Herstellungsstätten des Herstellers mit ein.

Zu Teil 4 (Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen)**Zu § 29 (Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen)****Zu Absatz 1**

Die Regelung entspricht inhaltlich § 12 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Hiernach werden die Normadressaten verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass der von ihnen betriebene Bestandteil des Eisenbahnsystems dauerhaft die jeweiligen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt. Dauerhaft bezieht sich dabei auf die Verwendbarkeitsdauer des Gegenstands. Im Vergleich zu § 12 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ist klargestellt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen mindestens erfüllt werden müssen. Soweit das Sicherheitsniveau steigt, muss der jeweilige Normadressat im Rahmen seiner dynamischen Betreiberverantwortung eine Überprüfung vornehmen und, soweit erforderlich, eigene Handlungsbedarfe identifizieren und initiieren.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 12 Nummer 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Es erfolgte eine redaktionelle Anpassung an den Durchführungsbeschluss 2014/880/EU, mit dem der Durchführungsbeschluss 2011/633/EU aufgehoben wurde.

Zu Absatz 3

Ergänzt wurde die Vorschrift um Absatz 3. Absatz 3 entspricht inhaltlich den Regelungen des § 7 Absatz 6 und § 9 Absatz 7 Satz 6 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Um nicht bei jedem relevanten Genehmigungstatbestand eine inhaltsgleiche Regelung aufzunehmen, wurde die Regelung in eine allgemeingültige Vorschrift integriert. Daneben ist der Kreis der Adressaten um die für die Instandhaltung zuständige Stelle erweitert worden. Da wichtige Erkenntnisse ausschließlich bei der für die Instandhaltung zuständigen Stelle vorliegen können, ist diese in den Kreis der Verpflichteten einzubeziehen. Bei der Regelung geht es darum, dass sich ausschließlich die betroffenen Beteiligten untereinander informieren. Für die Informationspflicht muss ein Bezug, eine Betroffenheit zum Meldeobjekt bestehen.

Soweit beispielsweise ein sicherheitsrelevanter Mangel an einem Fahrzeug einer Baureihe vorliegt, müssen diejenigen, die Fahrzeuge dieser Baureihe nicht herstellen, halten, Instand halten, verwenden oder ähnliches nicht informiert werden.

Soweit ein sicherheitsrelevanter Mangel an einem Fahrzeug einer Baureihe aufgetreten ist, kann eine mögliche Informationskette so aussehen, dass einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle, der dieser Mangel aufgefallen ist, alle ihr bekannten Halter hierüber informiert. Die Halter informieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen, für die Instandhaltung zuständige Stelle und den Hersteller der Fahrzeuge dieser Baureihe. Der Hersteller informiert alle (Halter, Eisenbahnverkehrsunternehmen), an die er Fahrzeuge der Baureihe veräußert hat. Diese, insbesondere die Halter, informieren, soweit dies noch nicht bereits erfolgt ist, alle ihnen bekannten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge dieser Baureihe benutzen und die von ihnen beauftragten für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die mit den Funktionen nach § 4a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für Fahrzeuge dieser Baureihe betraut sind. Sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen sind systematische Mängel, die auch bei gleichen oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen auftreten können und die Verkehrssicherheit derart beeinträchtigen, dass ein weiterer Betrieb des Fahrzeugs mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden von Leib und Leben führt.

Zu § 30 (Pflichten bei Maßnahmen zur Umrüstung oder Erneuerung)

Zu Absatz 1

Die Regelung in Absatz 1 Satz 1 entspricht inhaltlich im Wesentlichen § 9 Absatz 7 Satz 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Von der Vorschrift erfasst sind nur nicht genehmigungspflichtige Maßnahmen an Bestandteilen des Eisenbahnsystems, die nicht von Anlage 4 erfasst sind. Zu diesen Maßnahmen hat der Normadressat Nachweise zu führen, dass die Anforderungen an die Sicherheit erfüllt sind. Die Nachweise sind bei der Behörde grundsätzlich nicht vorlagepflichtig, da kein Genehmigungsverfahren bei der Behörde zu führen ist und auch keine Entscheidung der Behörde ergeht. Nach Satz 2 gilt für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur § 22 Absatz 1 Satz 1 entsprechend. Hiernach sind zusätzliche Nachweise zu führen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen § 9 Absatz 7 Satz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 3

Satz 1 entspricht § 9 Absatz 7 Satz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Werden oder sind bei den Maßnahmen Tatsachen bekannt, dass sicherheitsrelevante Mängel bezüglich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile der Fahrzeuge oder der Auswirkungen auf das Fahrzeug vorliegen, müssen die betroffenen Fahrzeuge durch den Halter unverzüglich aus dem Betrieb genommen werden. Nach Satz 2, der inhaltlich § 9 Absatz 7 Satz 4 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung entspricht, dürfen die Fahrzeuge erst dann wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind. Mängelfreiheit liegt auch dann vor, wenn die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen so hergestellt ist, als ob die Mängel beseitigt wären. Sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen sind systematische Mängel, die auch bei gleichen oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen auftreten können und die Verkehrssicherheit derart beeinträchtigen, dass ein weiterer Betrieb des Fahrzeugs mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden von Leib und Leben führt.

Zu § 31 (Weitere Unterrichtungspflichten)

§ 31 entspricht inhaltlich § 13 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Es erfolgte eine Anpassung an das Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Mit der Einführung der bestimmten Stelle und der Zuständigkeit über die Bewertungsstelle, die ebenfalls in Genehmigungsverfahren tätig wird, sind nunmehr weitere Beteiligte im Rahmen der verschiedenen Genehmigungsverfahren eingebunden. Die Mitwirkungspflichten der Normadressaten beziehen sich daher auch auf den erweiterten Kreis der an Genehmigungsverfahren Beteiligten.

Zu § 32 (Aufbewahrungs-, Weitergabe- und Aufzeichnungspflichten)

Die Vorschrift entspricht § 14 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 1

Die Genehmigung einschließlich aller vorzulegenden Unterlagen sowie die zur Erlangung der Genehmigung erforderlichen Nachweise stellen einen notwendigen Bestandteil der jeweiligen Dokumentation des Genehmigungsgegenstands, etwa der Fahrzeugakte, dar. Die Fahrzeugakte enthält daneben alle weiteren für den sicheren Betrieb notwendigen

Dokumentationen, insbesondere die Instandhaltungsdokumentation. Gleiches gilt etwa für Bauwerksbücher. Aus diesen Dokumenten lassen sich wichtige Erkenntnisse zum sicheren Betrieb des jeweiligen Objekts ableiten. Daher ist es – auch angesichts der langen Lebensdauer von Eisenbahnmaterial, insbesondere bei Fahrzeugen mit einer mitunter langen Kette von Veräußerungen – wichtig, dass für die Normadressaten eine Pflicht zur Weitergabe der notwendigen Dokumente besteht. Es stellt mithin eine Pflichtverletzung dar, die relevanten Dokumente nicht weiterzugeben. Es ist ebenfalls eine Pflichtverletzung, wenn ein Bestandteil des Eisenbahnsystems, insbesondere ein Eisenbahnfahrzeug, ohne die notwendigen Dokumente erworben wird, da der Erwerber mit dem Zeitpunkt des Erwerbs der Verpflichtung zur Aufbewahrung nicht gerecht werden kann. Der jeweilige Eigentümer hat demnach sicherzustellen, dass diejenigen, die den Bestandteil des Eisenbahnsystems, also beispielsweise das Fahrzeug, wirtschaftlich nutzen (für ein Fahrzeug zum Beispiel Halter oder die für die Instandhaltung zuständige Stelle), die Dokumentation (wie Fahrzeugakte oder Bauwerksbuch) zum Zeitpunkt der Veräußerung bereitstellen, damit der Normadressat seinen Verpflichtungen nachkommen kann. Unabhängig von den Verpflichtungen des Eigentümers besteht die Verpflichtung nach dieser Vorschrift auch gegenüber dem jeweiligen Inhaber der Genehmigung.

Zu Absatz 2

Die Regelung in Satz 1 stellt klar, dass unabhängig davon, ob Änderungsarbeiten zu einer Genehmigungspflicht führen oder nicht, Aufzeichnungen über diese Arbeiten zu führen sind. Zu den Aufzeichnungen gehören insbesondere die Nachweise, dass die Änderungen sicher sind, was durch Satz 2 und den darin enthaltenen Verweis auf die grundlegenden Anforderungen geregelt wird. Nach Satz 3 gilt für die beschriebenen Aufzeichnungen Absatz 1 entsprechend. Auch diese Aufzeichnungen sind nach Maßgabe des Absatzes 1 bei Veräußerungen weiterzugeben.

Zu Teil 5 (Benannte Stellen, bestimmte Stellen)

Zu § 33 (Aufgaben der benannten Stellen)

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 15 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

Die Vorschrift beschreibt die Aufgaben der benannten Stelle im Rahmen der Bewertung von Interoperabilitätskomponenten nach Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 2

Die Vorschrift beschreibt die Aufgaben der benannten Stelle im Rahmen der EG-Prüfung für strukturelle Teilsysteme nach Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG.

Nach Absatz 1 Satz 2 dürfen benannte Stellen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn die Interoperabilitätskomponente oder das strukturelle Teilsystem die entsprechenden TSI erfüllt. Hiervon unberührt bleibt die Möglichkeit, eine Ausnahme von der Anwendung bestimmter TSI nach § 5 zu erwirken.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt in Satz 1 fest, dass in den dort genannten Fällen Zwischenprüfbescheinigungen zulässig sind. Satz 2 erlaubt Konformitätsbescheinigungen für eine Serie von Teilsystemen oder Teilen dieser, soweit dies nach den einschlägigen TSI zulässig ist.

Zu Absatz 3

Ohne die Vorlage der notwendigen Unterlagen sind die benannten Stellen nicht in der Lage, die erforderlichen Prüfungen zur Ausstellung der Prüfbescheinigung vorzunehmen. Daher legt Absatz 3 eine Vorlagepflicht fest.

Zu Absatz 4

Absatz 4 entspricht im Wesentlichen § 15 Absatz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Eine Dauerpflicht zur Überprüfung der Voraussetzungen der EG-Prüfbescheinigung nach § 15 Absatz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung liegt hingegen mit dieser Verordnung nicht mehr vor. Soweit einer benannten Stelle Erkenntnisse darüber vorliegen, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Prüfbescheinigung zum Zeitpunkt des Ausstellens der Bescheinigung nicht vorgelegen haben, hat sie das Eisenbahn-Bundesamt zu informieren.

Zu Absatz 5

Die Veröffentlichungspflichten nach Absatz 5 ergeben sich aus Anhang VI Nummer 2.7 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu § 34 (Aufgaben der bestimmten Stellen)

Zu Absatz 1

Die Funktion der bestimmten Stelle wird durch diese Regelung in die Verordnung eingeführt und dient der Umsetzung des Artikels 17 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2008/57/EG und ist in Einklang mit Nummer 4.2.2. des Anhangs der Empfehlung 2011/217/EU. Die bestimmte Stelle ist vom Antragsteller in Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren einzubinden, soweit Prüfungen nach Maßgabe der notifizierten nationalen technischen Vorschriften durchzuführen sind. Diese Aufgabe ist in Absatz 1 Satz 1 beschrieben.

Zu Nummer 1

Nummer 1 legt den Prüfmaßstab fest. Hiernach obliegt den bestimmten Stellen die Prüfung eines Genehmigungsgegenstands, ob dieser die notifizierten nationalen technischen Vorschriften erfüllt.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 stellen die bestimmten Stellen, soweit die Konformität nachgewiesen ist, eine Prüfbescheinigung aus. Diese Prüfbescheinigung hat die äußere Gestalt wie die Prüfbescheinigung der benannten Stelle.

Zu Nummer 3

Nach Nummer 3 sind zu den Prüfbescheinigungen nach Nummer 2 die technischen Unterlagen entsprechend Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 3.3 der Richtlinie 2008/57/EG beizufügen. Diese sind von der bestimmten Stelle zusammenzustellen.

Zu Absatz 2

Die Vorschriften des § 33 Absatz 2 bis 5 der benannten Stelle gelten für bestimmte Stellen entsprechend.

Zu § 35 (Anerkennungsverfahren)

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde der Markt für benannte Stellen in Deutschland geöffnet und zudem die bestimmten Stellen eingeführt. Weiterhin wurde die Zuständigkeit des Bundes und dort des Eisenbahn-Bundesamtes für die Anerkennung dieser Stellen festgeschrieben. Das Anerkennungsverfahren für Bewertungsstellen ist bereits in einer EU-Verordnung geregelt und bedarf daher keiner weiteren Normierung. Die Anerkennungsverfahren für benannte und bestimmte Stellen erfordern demgegenüber eine Konkretisierung.

Zu Absatz 1

Absatz 1 der Vorschrift regelt, dass es einer Anerkennung bedarf, soweit eine juristische Person als benannte oder bestimmte Stelle tätig werden möchte. Für Anerkennungen ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Von dieser Regelung unberührt bleiben Akkreditierungen von benannten Stellen, die in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union vorgenommen wurden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Anerkennungsvoraussetzungen, die in Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG näher ausgeführt sind. Für bestimmte sowie für benannte Stellen werden ähnliche Kompetenzen verlangt. Ein wesentlicher Unterschied der benannten zur bestimmten Stelle besteht darin, dass die bestimmte Stelle die notifizierten nationalen technischen Vorschriften als Prüfmaßstab beherrschen muss. Organisatorisch wird durch Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG ein besonderer Fokus auf die Unabhängigkeit der anzuerkennenden Stelle sowohl vom Antragsteller als auch von der Behörde gelegt. Die Fachkompetenz orientiert sich inhaltlich an den bereits mit dem Eisenbahnsektor in Deutschland und der Europäischen Eisenbahnagentur für die Bewertungsstellen abgestimmten Kriterien.

Zu Nummer 1

Es gelten die Voraussetzungen des Artikels 28 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 2

Bei der hier beschriebenen Zuverlässigkeit handelt es sich um einen gewerberechtlich geprägten Begriff, der im Rahmen der Prognose der Behörde dann vorliegt, wenn der Antragsteller nach den vorliegenden Erkenntnissen Gewähr dafür bietet, dass er in Zukunft sein Gewerbe ordnungsgemäß ausüben wird (gewerbebezogene Zuverlässigkeit). Für eine Unzuverlässigkeit ist Verschulden nicht erforderlich.

Zu Absatz 3

Absatz 3 sieht für die Anerkennung als benannte Stelle oder bestimmte Stelle die schriftliche Antragstellung vor. Absatz 3 Satz 2 besagt, dass die Behörde die Form der Übermittlung bestimmt und nach Satz 3 auch die elektronische Form zulässig ist. Dabei geht es um die Form der Übermittlung des Antrags beziehungsweise der Antragsunterlagen. In Einklang mit § 126 Absatz 3 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und unter Beachtung des § 126a des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist damit auch die elektronische Form zulässig. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bereits einen Leitfaden über das Verfahren der Anerkennung von Bewertungsstellen einschließlich der Antragsformulare veröffentlicht. Die Möglichkeit einer elektronischen Antragstellung ist vorgesehen.

Zu Absatz 4

Die Akzeptanz der Akkreditierung ist in Absatz 4 vorgesehen, sofern und soweit der Antragsteller mit ihr die Erfüllung der Voraussetzungen der Anerkennung nach Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG mit Ausnahme der fachlichen Eignung nachweist. Hierdurch werden Doppelprüfungen vermieden, soweit bereits eine Akkreditierungsstelle nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 diese Aspekte im Rahmen einer positiv beschiedenen Akkreditierung berücksichtigt hat. Bei der Teilanerkennung handelt es sich insoweit um eine gesetzliche Fiktion. Hinsichtlich der Anforderungen für bestimmte Stellen erfolgt eine Beachtung der Vorgaben des Artikels 45 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Absatz 5

Absatz 5 Satz 1 verpflichtet zu einem schriftlichen Verwaltungsakt und gibt Vorgaben hinsichtlich der Tenorierung des Verwaltungsakts, der insbesondere den Gegenstand der Anerkennung beschreiben muss. Daraus folgt, dass alles, was sich nicht aus der Tenorierung der Anerkennung ergibt, nicht anerkannt ist. Des Weiteren ist die Anerkennung zeitlich zu befristen, was ebenfalls Gegenstand des Tenors sein muss. Sätze 2 und 3 beschreiben Veröffentlichungspflichten über erteilte Anerkennungen und setzen damit Artikel 28 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG um.

Zu Absatz 6

Absatz 6 Satz 1 regelt die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen. Nach Satz 2 ist eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen.

Zu Absatz 7

Absatz 7 regelt die regelmäßige Überwachung der anerkannten Stellen. Überwachungsstelle ist das Eisenbahn-Bundesamt.

Zu § 36 (Rücknahme und Widerruf)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich im Wesentlichen § 19 der Transeuropäischeisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Die Vorschrift wurde dahingehend angepasst, dass neben benannten Stellen auch bestimmten Stellen die Anerkennung entzogen werden darf. Sowohl bei Absatz 1 als auch bei Absatz 2 handelt es sich um Ermessensvorschriften. Als gegenüber Rücknahme und Widerruf milderer Mittel darf das Eisenbahn-Bundesamt bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen nach Absatz 1 oder 2 die Anerkennung auch suspendieren, soweit dies ermessensfehlerfrei ist.

Zu Absatz 1

Absatz 1 behandelt die Rücknahme, wenn die Voraussetzungen zum Zeitpunkt der Erteilung nicht vorgelegen haben.

Zu Absatz 2

Absatz 2 behandelt den Widerruf und setzt dabei tatbestandlich auf den Zeitpunkt des Wegfalls der Anerkennungsvoraussetzungen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 verweist auf die Vorschriften zur Rücknahme und Widerruf des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu § 37 (Unterauftragsvergabe)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 16 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und erstreckt sich vom Anwendungsbereich neben der benannten Stelle auch auf die bestimmte Stelle. Artikel 34 der Richtlinie (EU) 2016/797 sieht nunmehr auch eine Unterauftragsvergabe vor.

Zu Absatz 1

In Satz 1 ist die Möglichkeit eröffnet, dass sich anerkannte Stellen Dritter bedienen. Mit Dritten sind Personen oder Stellen gemeint, die außerhalb der beauftragenden Stelle stehen, mithin juristisch getrennt sind. Dabei kann es sich etwa um Sachverständige oder Sachverständigenorganisationen handeln. Satz 1 stellt darauf ab, dass nur Teile des Prüfverfahrens durch Dritte wahrgenommen werden dürfen, nicht etwa die gesamte Prüfung. Damit ist klar, dass die beauftragende Stelle die Gesamtverantwortung für die Prüfung in dem Umfang hat, wie es in dem ursprünglichen Auftrag, in der Regel mit dem Antragsteller, vereinbart ist. Damit eine belastbare Prüfbescheinigung entsteht, die als Voraussetzung für eine Genehmigung zu Grunde gelegt werden kann, ist es auch erforderlich, dass die beauftragende Stelle sich dieses Ergebnis zu eigen macht. Auch darf die Unterauftragsvergabe nicht dazu führen, dass von allgemeinen Standards abgewichen wird. So haben alle Prüfergebnisse eindeutig zu sein. Auch müssen die Schnittstellen zwischen den einzelnen Prüfungen sauber, eindeutig und rückwirkungsfrei beschrieben sein. Durch die Einschaltung Dritter darf kein Prüfdelta entstehen.

Nach Satz 2 obliegt es der beauftragenden Stelle sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer über die notwendige Fachkunde und Zuverlässigkeit verfügt.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 sind Informationspflichten verankert. Diese dienen zunächst alleine internen Zwecken, können aber auch bei der regelmäßig stattfindenden Auditierung der anerkannten Stellen berücksichtigt werden.

Zu Teil 6 (Register für Fahrzeuge und Fahrzeugkennzeichnung)**Zu § 38 (Fahrzeugeinstellungsregister)**

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen der Regelung des § 20 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 1**Zu Nummer 1**

Nummer 1 entspricht § 20 Absatz 1 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Es wurde lediglich eine redaktionelle Anpassung an die gültige Fassung der referenzierten Entscheidung 2007/756/EG vorgenommen, die diese durch die Verordnung (EU) Nr. 519/2013 erfahren hat.

Zu Nummer 2

Die Regelung ist inhaltsgleich zu § 20 Absatz 1 Nummer 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 2

Absatz 2 konkretisiert die Form der Antragstellung. Daneben beschreibt Absatz 2 das in der Verwaltungspraxis erprobte zweistufige Verfahren von Reservierung und Aktivierung,

die zusammen die Registrierung eines Fahrzeugs im Nationalen Fahrzeugeinstellungsregister beinhalten. Reservierung und Aktivierung sind zwei unterschiedliche Akte, die zeitlich Auseinanderfallen. Der Antragsteller kann für eine Serie von Fahrzeugen eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugnummern vormerken (Reservierung). Die Aktivierung schließt den Vorgang der Reservierung ab und stellt den letzten behördlichen Akt vor Inbetriebnahme dar. Die Registrierung ist erst mit der erfolgreichen Aktivierung vollzogen. Inbetriebgenommen werden dürfen die Fahrzeuge erst, wenn die reservierten Fahrzeuge aktiviert wurden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 konkretisiert die Verpflichtungen der Normadressaten, sämtliche Änderungen an den relevanten Registerangaben unverzüglich über die genannten Kanäle vorzunehmen.

Zu Absatz 4

Satz 2 entspricht § 20 Absatz 5 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Absatz 5

Absatz 5 benennt den Kreis der Zugriffsberechtigten, indem auf die einschlägigen europäischen Grundlagen verwiesen wird. Zugriff ist hier so zu verstehen, dass ein Zugang zum Register bestehen muss. Die Registerbehörde ist in Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt.

Zu § 39 (Fahrzeugkennzeichnung)

In der Regelung werden die in der bisherigen Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung an verschiedenen Stellen geregelten Vorschriften über die Kennzeichnung von Fahrzeugen in einer Vorschrift zusammengefasst.

Zu Absatz 1

Die Regelung des Absatzes 1 Satz 1 war inhaltlich bislang in § 6 Absatz 9 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung verankert. Satz 2 stellt klar, dass auch bei Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps eine europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen ist.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift in Satz 1 entspricht inhaltlich der Regelung in § 7 Absatz 4 Satz 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Satz 2 ist neu aufgenommen. Soweit für eine Fahrzeugvariante eine Serie beantragt wird, ist auch über die Zuweisung einer geänderten europäischen Fahrzeugnummer zu entscheiden.

Zu Absatz 3

Die Regelung hat klarstellende Funktion. Soweit einem Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat eine europäische Fahrzeugnummer zugewiesen wurde, wird im Rahmen einer Genehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung keine weitere europäische Fahrzeugnummer zugewiesen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit ein Fahrzeug in Betrieb genommen werden darf. Die Regelung enthält in Nummer 2 nähere Vorgaben zur Anbringungspflicht der europäischen Fahrzeugnummer, wie sie durch den Beschluss

2012/757/EU vorgegeben ist. Dabei wird auch die Reihenfolge der Registrierungsschritte beschrieben. Die europäische Fahrzeugnummer ist zunächst zu registrieren, dann zu aktivieren und sodann anzubringen.

Zu § 40 (Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen)

Die Vorschrift regelt Informationspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes als Registerbehörde und des Inhabers der Genehmigung eines Fahrzeugtyps und setzt somit den Beschluss 2011/665/EU um.

Zu Absatz 1

Aus Absatz 1 ergibt sich die Verpflichtung der Registerbehörde zur Übermittlung der Angaben nach Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen. Hierdurch wird dieser Beschluss umgesetzt.

Zu Absatz 2

Die von der Registerbehörde an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen zu übermittelnden Angaben sind zu einem großen Anteil durch den Inhaber der entsprechenden Genehmigung der Registerbehörde zur Verfügung zu stellen. Denn nur der Inhaber der Genehmigung verfügt über diese Daten. Er ist in der Verantwortung für die Datenwahrheit. Eine Pflicht zur Verifizierung der vom Inhaber der Genehmigung übermittelten Daten durch die Registerbehörde besteht nicht.

Zu Nummer 1

In Nummer 1 wird festgelegt, welche Angaben über TSI-konforme Fahrzeuge zu übermitteln sind. Hierfür sind die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten Merkmale durch den Inhaber der Genehmigung anzugeben. Diese müssen den Daten entsprechen, die auch für die Genehmigungsentscheidung angegeben wurden.

Zu Nummer 2

Nummer 2 gibt vor, welche Angaben über nicht TSI-konforme Fahrzeuge mitzuteilen sind. Auch hierfür sind die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten Merkmale durch den Inhaber der Genehmigung anzugeben. Diese müssen den Daten entsprechen, die für die Genehmigungsentscheidung angegeben wurden. Da hierfür anders als bei Nummer 1 keine Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt wird, ist auf die entsprechenden Prüfbescheinigungen zu verweisen.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 ist die Registerbehörde verpflichtet, die genannten Änderungen dem Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen zu übermitteln. Von einer Reaktivierung als Übermittlungsgegenstand sind solche mit und ohne Änderung einer bestehenden Genehmigung eines Fahrzeugtyps erfasst. Soweit erforderlich, hat der Inhaber der Genehmigung der Registerbehörde hierfür notwendige Informationen zur Verfügung zu stellen.

Zu Absatz 4

Soweit die Genehmigung eines Fahrzeugtyps ausgesetzt oder entzogen wurde, hat das Eisenbahn-Bundesamt das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen hierüber in Kenntnis zu setzen.

Zu Absatz 5

Die Norm ist dafür geschaffen, dass Inhaber einer Serienzulassung auch in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen werden dürfen. Grundsätzlich ist das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen ausschließlich für genehmigte Fahrzeugtypen vorgesehen. Da aufgrund einer Typgenehmigung auch eine Inbetriebnahmegenehmigung oder Serienzulassung erteilt werden darf, ist es konsequent auch den umgekehrten Fall ausdrücklich insoweit zu erlauben, als dass der Inhaber einer Serienzulassung auch in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen werden darf.

Zu Teil 7 (Schlussbestimmungen)

Zu § 41 (Ordnungswidrigkeiten)

Für die Erhaltung der Bußgeldtatbestände kann auf die Begründung zur Schaffung der Tatbestände in der Bundesratsdrucksache 236/07 zur Zweiten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften verwiesen werden. Die Begründung zur Schaffung der Bußgeldtatbestände gilt in gleichem Maße für die Beibehaltung dieser fort. Bußgeldtatbestände sind für die Durchsetzung der in dieser Verordnung geregelten Pflichten unverzichtbar. Dabei erfolgte eine Beschränkung der bußgeldbewehrten Pflichten auf das notwendige Maß. Durch die mit dieser Verordnung durchgeführte Reform des Zulassungsregimes von Eisenbahnmaterial sind neue Beteiligte mit eigenem Verantwortungsbereich hinzugekommen. Da diese Beteiligten maßgebliche Prüftätigkeiten übernehmen, ist die Flankierung ihrer Verpflichtungen durch Bußgeldtatbestände unverzichtbar. Insofern werden die Bußgeldtatbestände bei im Übrigen nur redaktioneller Anpassung von der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung erweitert.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt die auf § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gestützten Bußgeldtatbestände.

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht im Wesentlichen § 22 Absatz 1 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und erfasst solche Tatbestände, bei denen Bestandteile des Eisenbahnsystems ohne erforderliche Genehmigung verwendet oder umgebaut werden.

Zu Nummer 2

Nummer 2 ist neu eingefügt und erfasst solche Tatbestände, bei denen ein Antragsteller eine Erklärung nach § 9 Absatz 1 Satz 4 abgibt, obwohl das strukturelle Teilsystem die zu erfüllenden TSI und die notifizierten nationalen technischen Vorschriften nicht erfüllt. Die Richtigkeit der Eigenerklärung ist damit für den Genehmigungsprozess wesentlich, so dass eine Sanktionierungsmöglichkeit für die Abgabe einer unrichtigen Erklärung zwingend notwendig ist.

Zu Nummer 3

Nummer 3 entspricht § 22 Absatz 1 Nummer 3 und 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Erfasst sind solche Tatbestände, bei denen sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen festgestellt wurden und weitere Fahrzeuge einer Serie ohne Abstellen der Mängel weiter in Betrieb genommen werden. Auch ist bußgeldbewehrt, sofern an umzurüstenden Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden, diese Fahrzeuge zwar aus dem Betrieb genommen wurden, aber vor Mängelbeseitigung

wieder in Betrieb genommen wurden. Des Weiteren sind solche Tatbestände erfasst, bei denen der Normadressat ein Fahrzeug in Betrieb nimmt, obwohl er das Fahrzeug noch nicht im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen und die europäische Fahrzeugnummer noch nicht aktiviert hat.

Zu Nummer 4

Nummer 4 regelt einen neu geschaffenen Bußgeldtatbestand. Volkswirtschaftlich besteht das Bedürfnis, dass die Eisenbahninfrastruktur dauerhaft zur Verfügung steht. Baumaßnahmen schränken die Verfügbarkeit der Infrastruktur ein. Aufgrund des Bedürfnisses einer hohen Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur ist es ausnahmsweise erlaubt, auch zwischenzeitlich, also ohne den endgültigen Bauzustand erreicht zu haben, mit der Infrastruktur in Betrieb gehen zu können. Die der zwischenzeitlichen Betriebsaufnahme zugrunde liegenden Bauzustände müssen sicher sein. Die Sicherheit muss dabei nachgewiesen sein. Nach Nummer 4 ist es bußgeldbewehrt, soweit die Nachweise der Sicherheit für die zwischenzeitliche Betriebsaufnahme nicht vor der geplanten zwischenzeitlichen Betriebsaufnahme vorgelegt werden. Damit soll der Normadressat in besonderem Maße zu einem normgerechten Verhalten angehalten werden. Denn insbesondere für die Nutzer des Verkehrsträgers besteht ein hohes Interesse an einem nachweisbar sicheren Eisenbahnbetrieb bei gleichzeitig hoher Verfügbarkeit der Infrastruktur.

Zu Nummer 5

Nummer 5 entspricht § 22 Absatz 1 Nummer 6 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und erfasst solche Tatbestände, bei denen eine Komponente nach § 24 in Verkehr gebracht wird, ohne dass die Voraussetzungen hierfür vorlagen.

Zu Nummer 6

Nummer 6 erfasst solche Tatbestände als bußgeldbewehrt, bei denen an umzurüstenden Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden und diese Fahrzeuge nicht unverzüglich aus dem Betrieb genommen werden. Nummer 6 entspricht § 22 Absatz 1 Nummer 4 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Nummer 7

Nummer 7 ist neu eingefügt. Tatbestandlich erfasst werden Tätigkeiten der benannten Stellen und der bestimmten Stellen, bei denen diese eine Prüfbescheinigung ausstellen, obwohl die Voraussetzungen nicht vorgelegen haben. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die behördliche Prüfmöglichkeit auf wenige Ausnahmekonstellationen beschränkt ist. Der wahrheitsgetreuen Prüfbescheinigung kommt damit im Rahmen des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens besonderes Gewicht zu. Die Prüfbescheinigung darf nur dann ausgestellt und dem jeweiligen Antragsteller die Übereinstimmung mit den einschlägigen TSI bescheinigt werden, wenn die Einhaltung der jeweils geforderten Vorschriften ordnungsgemäß geprüft und festgestellt wurde.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die auf § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gestützten Bußgeldtatbestände.

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht § 22 Absatz 2 Nummer 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und erfasst solche Tatbestände, bei denen die für die Inbetriebnahme eines auf einer Serie basierenden Fahrzeugs notwendigen Übereinstimmungserklärung oder einer Kopie der Zulassungsentscheidung nicht oder nicht rechtzeitig übergeben wird.

Zu Nummer 2

Nummer 2 erfasst solche Tatbestände, bei denen die für die Inbetriebnahme eines auf einer Serie basierenden Fahrzeugs notwendigen Unterlagen, also die Übereinstimmungs-erklärung und eine Kopie der Zulassungsentscheidung, nicht während der gesamten Nutzungszeit des Fahrzeugs aufbewahrt werden. Dies entspricht § 22 Absatz 2 Nummer 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Daneben werden solche Tatbestände erfasst, wonach die eisenbahnrechtliche Genehmigung und die zur Genehmigung erforderlichen Nachweise nicht über die gesamte Lebensdauer des Gegenstandes aufbewahrt werden. Dies entspricht § 22 Absatz 3 Nummer 2 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Zu Nummer 3

Nach Nummer 3 ist bußgeldbewährt, soweit eine Meldung zum Infrastrukturregister nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig gemacht wurde.

Zu Nummer 4

Nummer 4 erfasst Verpflichtungen nach § 32 Absatz 1 Satz 2. Hiernach sind die für das sichere Betreiben des Eisenbahngegenstandes relevanten Unterlagen bei Veräußerung des Gegenstandes dem Erwerber auszuhändigen. Dies ist erforderlich, damit der Erwerber den Erwerbsgegenstand sicher nutzen kann. Erfolgt die Aushändigung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig, ist dies bußgeldbewährt.

Zu Nummer 5

Nummer 5 erfasst den Tatbestand, dass der Normadressat Aufzeichnungen über nicht genehmigungspflichtige Änderungsarbeiten nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt.

Zu Nummer 6

Nach Nummer 6 sind Verstöße gegen die Eintragungspflichten nach § 38 Absatz 3 Satz 1 bußgeldbewährt. Ein Verstoß liegt vor, soweit die Verpflichtung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorgenommen wird.

Zu § 42 (Übergangsvorschriften)

Die Vorschrift regelt Übergangsvorschriften und dient damit der Rechtsklarheit, Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit.

Zu Absatz 1

Nach Satz 1 ist auch nach Inkrafttreten dieser Verordnung die Anwendung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Voraussetzung ist zunächst, dass der Antrag auf Genehmigung vor Inkrafttreten dieser Verordnung gestellt wurde. Dabei kommt es auf den Zugang, nicht die Absendung des Antrags an. Gleiches gilt für eine Anzeige einer Umrüstung oder Erneuerung. Hier ist auf den Zugang der Anzeige abzustellen, nicht auf den Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde, ob die mit der Anzeige angezeigten Änderungen genehmigungspflichtig sind.

Die Anwendung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung greift nicht automatisch, sobald der Zeitpunkt des Antrags oder der Anzeige vor Inkrafttreten dieser Verordnung lag. Vielmehr bedarf es eines begründeten Ausnahmeantrags. Dieser Ausnahmeantrag ist binnen drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu stellen. Dabei zählt der Eingang des Antrags bei der Behörde. Es handelt sich dabei um eine Ausschlussfrist. Das heißt, dass selbst wenn die tatbestandliche Anknüpfung – Antrag

oder Anzeige nach alter Rechtslage – vorliegt, ein Ausnahmeantrag aber nicht oder verfristet gestellt wurde, das Genehmigungsverfahren nach dieser Verordnung durchzuführen ist. Mit dem Antrag auf Anwendung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ist ein fortgeschrittenes Verfahrensstadium nachzuweisen. Nur dann ist eine Ausnahme begründet. Der Nachweis des fortgeschrittenen Verfahrensstadiums wird nach Satz 2 fingiert, wenn für ein konkretes Genehmigungsverfahren, für das der Ausnahmeantrag gestellt wurde, bereits eine benannte Stelle mit der Prüfung beauftragt wurde, bevor diese Verordnung in Kraft getreten ist. Als Nachweis kommt daher insbesondere die Auftragsbestätigung einer benannten Stelle in Betracht. Soweit der Nachweis vorgelegt ist, ist dem Ausnahmeantrag stattzugeben. Soweit der Nachweis nicht erbracht werden kann, ist der Antrag abzulehnen. Es gilt dann diese Verordnung. Nach Satz 3 darf ein Genehmigungsverfahren, welches nach der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung begonnen wurde, auch nach den Vorschriften der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung zu Ende geführt werden. Dieses Verfahren muss allerdings ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung beendet sein. Diese Frist stellt eine Ausschlussfrist dar. Sollte die Frist nicht eingehalten werden, tritt von Gesetzes wegen die Rechtsfolge des Wechsels des anwendbaren Rechts ein. Das Jahr ist so bemessen, dass den Antragstellern ausreichend Zeit bleibt, ein laufendes Verfahren zu Ende zu bringen. Andererseits wird durch die Ausschlussfrist auch dem Bedürfnis der Anwendung des geltenden Rechts mit den europäisch vorgesehenen Funktionen (benannte Stelle, bestimmte Stelle, Bewertungsstelle) Rechnung getragen. Die Anwendung dieser Verordnung hat gegenüber der Anwendung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung insbesondere formelle Auswirkungen, so dass sich ein Wechsel der maßgeblichen Rechtsvorschriften für den Antragsteller kaum auswirkt. Vielmehr dürfte im Falle des Satzes 3 und 4 ein Großteil der bereits erbrachten Prüftätigkeiten beibehalten werden können. Für den TSI-Prüfanteil kommt es dabei – unabhängig von der Anwendung dieser Verordnung oder der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – darauf an, dass die EG-Prüfbescheinigung einer benannten Stelle zum Zeitpunkt der Inbetriebnahmegenehmigungs-Entscheidung noch gültig ist. Einmal erbrachte Prüfungen können so erhalten bleiben.

Zu Absatz 2

Absatz 2 normiert neben Absatz 1 eine weitere Übergangsvorschrift. Die Übergangsvorschrift nach Absatz 2 zielt darauf ab, dass bislang nach dem Memorandum of Understanding vom 26. Juni 2013 bestätigte Stellen noch zwei Jahre lang tätig sein dürfen, nachdem diese Verordnung in Kraft getreten ist. Hintergrund ist, dass mit Inkrafttreten dieser Verordnung erst eine Grundlage für die Anerkennung der bestimmten Stellen geschaffen wird und diese in Genehmigungsverfahren nach dieser Verordnung noch nicht unmittelbar arbeitsfähig sind. Typischerweise sind Fälle der Fahrzeugzulassung erfasst und dort die Fälle, bei denen eine bestimmte Stelle zum Zeitpunkt der Antragstellung oder Anzeige eines geplanten Umbaus noch nicht anerkannt war. Hierbei ist statt einer anerkannten Stelle durch den Antragsteller ein so genannter InterimsDeBo zu beauftragen, um die NNTV-Prüfung durchzuführen. Dies hat zur Folge, dass die vier Kernfachgebiete der Fahrzeugzulassung weiterhin durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüft werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 gilt für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur. Nach Satz 1 Nummer 1 bis 4 werden, zusätzlich zu den Kriterien nach Absatz 1 Satz 1, Kriterien genannt, die für den Nachweis eines fortgeschrittenen Verfahrensstadiums ausreichen. Der Nachweis kann nicht geführt werden, wenn die tatsächliche Inbetriebnahme nach dem genannten Stichtatum erfolgt. Nach Satz 2 gilt für Verfahren, für die eines der in Satz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Kriterien zutrifft und für die die Inbetriebnahme des Endzustands nach dem 1. Januar 2020 geplant ist, die Stichtagsregelung nach Satz 1 nicht. Für diese so genannten lang laufenden Verfahren muss eine Meldung an das Eisenbahn-

Bundesamt erfolgen. Die Meldung muss für jedes Genehmigungsvorhaben separat erfolgen, mithin anlagenscharf. Satz 3 enthält Mindestangaben für die Meldung. Satz 4 beschreibt die Rechtsfolge des Vorliegens eines lang laufenden Verfahrens. Hiernach ist zwischen dem Antragsteller und dem Eisenbahn-Bundesamt eine Vereinbarung zu treffen. Die Vereinbarung umfasst eine Sachstandsfeststellung und die Beschreibung des Fortgangs des konkreten Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens. Die Vereinbarung nach Satz 4 enthält damit Verfahrensfragen, ersetzt aber nicht eine erforderliche Genehmigung.

Zu Absatz 4

Nach Absatz 4 sind ausdrücklich solche Fahrzeuge erfasst, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung von § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erfasst waren. Es bedurfte einer expliziten Regelung hierzu, da für diese Fahrzeuge Absatz 1 nicht einschlägig und Absatz 2 bislang auch nicht zwingend ist. Soweit von der Übergangsregelung Gebrauch gemacht wird, sind die vier Kernfachgebiete der Fahrzeugzulassung weiterhin durch das Eisenbahn-Bundesamt zu prüfen.

Zu Absatz 5

Absatz 5 regelt die Gültigkeit von abgeschlossenen Cross Acceptance-Vereinbarungen. Die Vereinbarungen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung abgeschlossen wurden, behalten ihre Gültigkeit.

Zu Absatz 6

Mit Absatz 6 erfolgt eine Anpassung an den sachlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Regelung ist ähnlich wie § 20 Absatz 3 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung, der inzwischen gegenstandslos geworden ist.

Zu Anlage 1 (Umsetzung von Entscheidungen und Beschlüssen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI))

In dieser Anlage werden die TSI umgesetzt, die nicht bereits unmittelbar gelten. Der Anwendungsbereich der Anlage 1 ist äußerst gering, da die TSI seit einigen Jahren in der Regel als EU-Verordnungen gelten. Anlage 1 dient lediglich übergangsweise als Rückfallebene, falls eine als EU-Verordnung erlassene TSI wegen einer vorgesehenen Ausnahme nicht anzuwenden ist und damit eine „alte“ TSI greift.

Zu Anlage 2 (Übrige Eisenbahninfrastruktur)

Anlage 2 enthält eine Liste über die übrige Eisenbahninfrastruktur. Hierdurch haben die Normadressaten Klarheit, ob Anlagen in den sachlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

Zu Anlage 3 (Inhalt und Umfang des nach § 9 Absatz 1 vorzulegenden technischen Dossiers zur Prüferklärung für die EG-Prüfung)

Nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a und b hat der Antragsteller neben der jeweiligen Prüferklärung ein technisches Dossier vorzulegen. Anlage 3 präzisiert die Inhalte des vorzulegenden technischen Dossiers.

Zu Anlage 4 (Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungspflichtige Umrüstung oder Erneuerung einzustufen sind)

In dieser Anlage werden die Maßnahmen aufgeführt, die zu einer Genehmigungspflicht von Umrüstungs- oder Erneuerungsarbeiten führen. Die Anlage ist abschließend: alle Maßnahmen, die nicht von dieser Anlage erfasst sind, sind genehmigungsfrei durchzuführen.

ren. Von der Genehmigungsfreiheit unberührt bleibt die Verpflichtung, die Maßnahmen am einschlägigen Regelwerk zu prüfen und über dessen Einhaltung Nachweise zu führen.

Zu Anlage 5 (Maßnahmen, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen sind)

In Anlage 5 sind für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur die Maßnahmen beschrieben, die als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen sind und damit nicht vom Genehmigungserfordernis bei Umrüstung oder Erneuerung erfasst werden. Die in Anlage 5 aufgeführten Maßnahmen dienen zur Abgrenzung der Maßnahmen nach Anlage 4. Anlage 5 ist neu eingeführt und erhöht die Transparenz und Rechtssicherheit bezüglich der Maßnahmen, die keiner Genehmigung bedürfen. Nummer 1.3 umfasst auch die Anlagetypen aus der VV Bau-STE Anhang 1.7.

Zu Anlage 6 (Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur)

Anlage 6 legt die Gestalt der vorzulegenden Unterlagen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur fest.

Zu Anlage 7 (Gegenstand einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen)

In dieser Anlage sind Kriterien und Parameter von sicherungs- und elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen aufgeführt, die die Genehmigungsfähigkeit eines Gegenstands indizieren.

Zu Artikel 2 (Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung)

Zu Nummer 1

Da die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung durch die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung ersetzt wird, dient zukünftig die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung als neue Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung. Die Bundeseisenbahngebührenverordnung muss entsprechend dieser Rechtsgrundlage angepasst werden. Die Gebührentatbestände entsprechen zur kostendeckenden Abrechnung beim Eisenbahn-Bundesamt im Wesentlichen den Gebührentatbeständen aus Abschnitt 6 nach der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung. Abschnitt 7 fasst die Gebührentatbestände redaktionell neu und passt sie der Paragraphenreihenfolge der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung an.

Zu Gebührennummer 7.18

Die Gebührennummer 7.18 bezieht sich auf einen neuen Genehmigungstatbestand für ausländische Fahrzeuge. Diese Inbetriebnahmegenehmigung ist für solche Fahrten mit Fahrzeugen vorgesehen, die sowohl zeitlich wie örtlich beschränkt und klar umrissen sind. Entsprechend dem Gebührentatbestand Nummer 7.6 für die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge ist eine Gebühr nach Zeitaufwand vorgesehen.

Zu Gebührennummer 7.19 und 7.20

Neu eingefügt wurden die Gebührentatbestände Nummer 7.19 und Nummer 7.20. Nummer 7.19 entspricht für die Zulassung von Bauprodukten und Bauarten dem Gebührentatbestand Nummer 1.4. Der Gebührentatbestand Nummer 7.20 für die Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen entspricht der Gebührennummer 1.6.

Zu Gebührennummer 7.22

Die Gebührennummer 7.22 entspricht im Wesentlichen dem Gebührentatbestand 6.21 und 7.21. Umfasst ist die Überwachung von Bauprodukten und Bauarten sowie sicherungstechnischen und elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen. Die Gebührennummer 7.22 wird auf den neu eingeführten § 28 (Marktaufsicht) der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung gestützt. Die Überwachung und somit die Marktaufsicht umfasst nach § 28 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung sowohl die Interoperabilitätskomponenten als auch die nationalen Bauprodukte und Systeme.

Zu Gebührennummer 7.29

Die Gebühren werden entsprechend der Gebührennummer 6.26 für die Übernahme von Bestandsfahrzeugen geregelt. Mit Erlass der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung sind von dem Gebührentatbestand solche Fahrzeuge erfasst, die einer Abnahme nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bedurften, wie die S-Bahn Berlin. Diese Fahrzeuge unterliegen zukünftig der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung und sind entsprechend zu registrieren, soweit sie bislang noch nicht registriert sind.

Zu Nummer 2

Da Eisenbahn-Cert auch nach der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung hoheitlich tätig wird, soll Eisenbahn-Cert weiterhin Gebühren für seine Tätigkeiten erheben können. Daher entsprechen die Gebührentatbestände der Nummern 3 und 4 den Gebührennummern 1 und 2.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Satz 1 regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung. Satz 2 regelt das Außerkrafttreten der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**Entwurf einer Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 4333, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand ausschließ- lich Bürokratiekosten aus Informations- pflichten: Weitere Kosten (in Form von Gebühren):	Im Saldo 2,47 Mio. Euro Im Saldo 1,4 Mio. Euro
Verwaltung (Eisenbahn-Bundesamt) Jährlicher Erfüllungsaufwand	Im Saldo 285.000 Euro
„One in one out“-Regelung der Bundesre- gierung	Ein Teil des jährlichen Erfüllungsaufwandes von 2,47 Mio. Euro der Wirtschaft wird durch die Entlastung der Neunten und der Zehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften kompensiert. Die übrige Kompensation wird außerhalb dieses Regelungsvorhabens vorgenommen.

<p>Evaluierung</p> <p style="text-align: right;">Regelungsziel</p> <p style="text-align: right;">Kriterien/Indikatoren</p> <p style="text-align: right;">Datengrundlage</p>	<p>Das Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahren nach Inkrafttreten evaluiert.</p> <p>Regelungsziel ist die Herstellung von Rechtssicherheit und die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren durch Vereinheitlichung europarechtlicher und ergänzender nationaler Vorschriften für Fahrzeuge und Infrastruktur.</p> <p>Die Bundesregierung wird prüfen, ob und inwieweit die getroffenen Regelungen die entsprechenden Genehmigungsverfahren beschleunigen und ob dadurch die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr verbessert bzw. erreicht worden ist. Zudem wird sie untersuchen, wie sich der Erfüllungsaufwand auf die Wirtschaft und die Verwaltung entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht. Unbeabsichtigte Nebenwirkungen sowie Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen werden ebenfalls in die Evaluierung eingeschlossen.</p> <p>Der Erfüllungsaufwand in diesem Regelungsvorhaben beruht auf Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes. Diese sowie weitere Daten, die begleitend zum Regelungsvollzug erhoben werden, bilden die Datengrundlage für die Evaluierung.</p>
<p>Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand sowie die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.</p>	

II. Im Einzelnen

Während im Fahrzeugbereich der Eisenbahnen weitgehend europarechtlich harmonisierte Vorschriften Anwendung finden, gelten im Infrastrukturbereich über diese hinaus ergänzende nationale Vorschriften und Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes. Denn die umzusetzenden Regelungen der Richtlinie 2008/57/EG decken im Bereich der Infrastruktur nicht alle zu betrachtenden technischen Anlagen ab. Zur Vermeidung paralleler Genehmigungsverfahren und ergänzender Vorschriften, die zusätzlichen Aufwand sowohl für die Wirtschaft als auch für die Verwaltung zur Folge hätten, sollen diese in einer Rechtsverordnung zusammengefasst und in Orientierung an den europäischen Vorgaben vereinheitlicht werden.

Aufgrund der Vereinheitlichung der Verfahren wird die bisherige Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung in Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung umbenannt. Ziel ist es zudem, die Verwaltungsvorschriften im Bereich der Infrastruktur langfristig abzulösen. Die Vorgehensweise soll des Weiteren die Genehmigungsverfahren beschleunigen und für klare Verantwortlichkeiten sowie Rechtssicherheit für eine Vielzahl von Beteiligten in beiden Bereichen sorgen. Aufgrund der neuen Rechtsgrundlage ist schließlich die Bundeseisenbahngebührenverordnung anzupassen.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für **Bürgerinnen und Bürger**.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft entstehen im Saldo ein **jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **2,47 Mio. Euro** und **Weitere Kosten** in Form von **Gebühren** von **1,4 Mio. Euro**.

Jährlicher Entlastung - 975.000 Euro

Sofern Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik umgerüstet oder erneuert wurden, bedurfte es bisher einer intensiven Überwachung bei jeder örtlichen Installation, weil die Sicherheit der örtlichen Anlage in erheblichem Umfang von der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen durch das eingebaute System abhängt. Das Verfahren soll künftig durch eine Genehmigungspflicht und durch eine damit verbundene sogenannte Eingangskontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erleichtert werden. Sofern alle für die Genehmigung notwendigen Kriterien erfüllt sind, ist eine nochmalige Überwachung bzw. Überprüfung bei der Installation nicht mehr notwendig. Dies führt zu einer Entlastung um insgesamt **- 720.000 Euro** (-350 Fälle, pro Fall -2.050 Euro, 30 Stunden, 68,70 Euro/h), da das Mitwirken an der bisher sehr engmaschigen Überwachung entfällt. Darunter fallen sowohl Überwachungen innerhalb und außerhalb des Anwendungsbereiches des TSI (Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität). Für die Genehmigung als solches ändert sich der Aufwand für die Unternehmen geringfügig, da auch bisher entsprechende Anzeigen und Nachweise erbracht werden mussten.

Künftig ist für rund 25 Fälle keine Genehmigung von Probefahrten mehr notwendig, wenn bei Fahrten auf den jeweiligen Strecken oder beim Befahren von Gleisbögen nicht von bestimmten Parametern (z.B. von zulässigen Bremswegen oder zulässigen Geschwindigkeiten) abgewichen werden soll. Die Genehmigung ist daher nur noch für Ausnahmen notwendig. Dies führt zu einer Entlastung von rund **- 255.000 Euro** (pro Fall 10.300 Euro,

150 Stunden, 68,70 Euro/h). Für den Antrag auf Genehmigung waren bisher umfangreiche Beschreibungen, Nennungen und entsprechende Nachweise erforderlich.

Jährliche Belastung 3,45 Mio. Euro)

Die größte Belastung von 3,36 Mio. Euro entsteht aufgrund der Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung für Infrastrukturvorhaben nach Umrüstung oder Erneuerung (innerhalb und außerhalb des Anwendungsbereiches der TSI). Durch die geänderte Rechtsgrundlage (Anlage 4 der Verordnung) sind mehr Fälle als bisher für geplante Vorhaben in den Bereichen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik genehmigungsbedürftig:

	Verpflichtende Anwendung TSI	Ohne verpflichtenden Anwendung TSI
Fallzahl	100	250
Kosten pro Fall	9.600 Euro	
Zeit pro Fall	140	
Stundenlohn	68,70 Euro/Stunde	
Gesamt	960.000 Euro	2.405.000 Euro

Inbetriebnahmen von neuen Infrastrukturvorhaben sind sehr selten (alle 5 Jahre eine). Daher ist der hier zu erwartende Aufwand als gering (**700 Euro**) einzuschätzen.

Eine weitere Belastung in Höhe von **80.000 Euro** entsteht durch die Anzeigepflicht von Umbauten oder Erneuerungen an Fahrzeugen. Das Ressort geht hier von 100 Fällen pro Jahr und einem Zeitaufwand von 12 Stunden (u.a. für die Darstellung der Umbaumaßnahmen) je Fall aus (68,70 Euro/Stunde, 800 Euro je Fall).

Weitere Kosten (in Form von Gebühren)

Durch die Vereinheitlichung der Rechtsverordnung entstehen künftig im Saldo zusätzlich Gebühren für die Wirtschaft von 1,4 Mio. Euro.

Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Bearbeitungsdauer in Stunden	Gebühr nach § 2 Abs. 2 Satz 2 BEGebV
Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der TSI fallen	30	- 50	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 180 000 €
Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die nicht	80	- 30	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 288 000 €

in den Anwendungsbereich der TSI fallen (derzeit: Abnahmen nach § 32 EBO)				
Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI einhalten müssen		200	- 30	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 720 000 €
Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI nicht einhalten müssen (derzeit: Erteilung einer Genehmigung für den Umbau gemäß § 32 EBO abgenommener Fahrzeuge)		100	- 15	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 180 000 €
Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für die Infrastruktur, die die TSI einhalten müssen.	Durch die Anpassung des Kriterienkatalogs (Anlage 4), fallen die erfassten Fälle in den Bereich der STE Anlagen.	100	40	Zeitaufwand 120 €/Stunde 480 000 €
Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für die Infrastruktur, die die TSI nicht einhalten müssen.		250	40	Zeitaufwand 120 €/Stunde 1 200 000 €
Entscheidung über die Einstufung des Anzeigenden in Bezug auf Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen für Infrastrukturprojekte.		2.100	4	Zeitaufwand 120 €/Stunde 1 008 000 €
Erteilung einer Probefahrtgenehmigung		25	- 30	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 90 000 €
Wegfall einer Probefahrtgenehmigung		- 25	-50	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 150 000 €
Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung einer Fahrzeugvariante		30	- 20	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 72 000 €
Erteilung einer vereinfachten, zeitlich befristeten Inbetriebnahmegenehmigung		20	40	Zeitaufwand 120 €/Stunde 96 000 €
Marktaufsicht		50	40	Zeitaufwand 120 €/Stunde 240 000 €
Übermitteln von Fahrzeugtypen an das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen		50	10	Zeitaufwand 120 €/Stunde 60 000 €
Gesamt im Saldo				1,4 Mio. Euro

Verwaltung

Bund (Eisenbahn Bundesamt)

Für die Verwaltung entsteht im Saldo ein **jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **285.000 Euro**. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Jährlicher Entlastung - 805.000 Euro

Durch eine strengere Reglementierung der Prüfungstiefe sowie des Prüfumfanges (Rechtssicherheit) bei der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach wesentlicher Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, reduziert sich der Aufwand für das EBA um - **325.000 Euro**. Unter Anwendung der TSI: 200 Fälle, je Fall 1.300 Euro je Fall und 30 Stunden, Tarif 43,40/h; ohne Anwendung der TSI: 100 Fälle, je Fall 650 Euro und 15 Stunden, Tarif 43,40 Euro/h.

Durch Reduzierung des Mitwirkens bei der Überwachung der Anlagen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik für die Wirtschaft, verringert sich auch der Aufwand für die Verwaltung für diese Tätigkeit um insgesamt rund - **225.000 Euro** (350 Fälle, Personalaufwand je Fall 650 Euro und 15 Stunden, Tarif 43,40 Euro/h).

Weiteren Entlastungen von - **280.000 Euro** entstehen durch

- verminderten Prüfaufwand im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeugen innerhalb und außerhalb des Anwendungsbereiches der TSI (- **170.000 Euro**).
- verminderten Prüfaufwand und die verminderte Prüftiefe im Bereich der Probefahrten (- **85.000 Euro**).
- verminderte Prüftiefe im Rahmen der Erteilung der Inbetriebnahme-genehmigung einer Fahrzeugvariante (- **25.000 Euro**).

Jährlicher Belastung 1,1 Mio. Euro

Entsprechend der Darstellung der Wirtschaft, entsteht die größte Belastung von **610.000 Euro** für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für Infrastrukturvorhaben nach Umrüstung oder Erneuerung (im und außerhalb des Anwendungsbereichs der TSI). Durch die geänderte Rechtsgrundlage (Anlage 4 der Verordnung) sind mehr Fälle als bisher für geplante Vorhaben in den Bereichen Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik genehmigungsbedürftig:

	Verpflichtende Anwendung TSI	Ohne verpflichtenden Anwendung TSI
Fallzahl	100	250
Kosten pro Fall	1.750 Euro	
Zeit pro Fall	40 Stunden	
Stundenlohn	43,40 Euro/Stunde	
Gesamt	175.000 Euro	435.000 Euro

Zudem entsteht Mehraufwand von **365.000 Euro** für die künftig vom EBA für alle angezeigten Infrastrukturprojekte zu treffende Entscheidung, ob Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen genehmigungsbedürftig sind oder nicht. Der Mehraufwand bezieht sich dabei überwiegend auf Anlagen im Bereich Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik und beinhaltet die Prüfung und Auswertung der eingereichten Angaben gemäß der Anlagen 4 und 5 sowie den Abschluss der Entscheidung (2.100 Fälle, je Fall 107 Euro und 4 Stunden, 43,40 Euro/h). Für die Wirtschaft entsteht in diesem Fall kein zusätzlicher Aufwand, da die Vorhaben bereits gegenwärtig anzuzeigen sind. Die Fallzahl beruht auf den bislang beim EBA jährlich angezeigten Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen für Infrastrukturprojekte.

Der übrige zusätzliche Mehraufwand von **140.000 Euro** für das EBA resultiert aus

- der Erteilung einer vereinfachten, zeitlich befristeten Inbetriebnahmegenehmigung (**35.000 Euro**).
- der Marktaufsicht für Produkte, die bislang marktaufsichtsrechtlich nicht erfasst wurden (**85.000 Euro**) sowie
- der Übermittlung von Fahrzeugtypen an das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen (**20.000 Euro**).

II.2 Evaluierung

Das Regelungsvorhaben wird spätestens fünf Jahren nach Inkrafttreten auf Grundlage der Daten des EBA als Vollzugsbehörde evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen auf die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehrs erreicht worden sind. Ferner wird untersucht, wie sich der Erfüllungsaufwand auf Wirtschaft und Verwaltung entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht. Die Evaluierung wird die

Frage nach unbeabsichtigten Nebenwirkungen sowie nach der Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen einschließen.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand sowie die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Versteyl
Berichterstatlerin