

Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn- Interoperabilitätsverordnung - TEIV)

TEIV

Ausfertigungsdatum: 05.07.2007

Vollzitat:

"Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. September 2009 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 21.9.2009 I 3154

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

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 14.7.2007 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EGRL 48/96 (CELEX Nr: 396L0048)

EGRL 49/2004 (CELEX Nr: 304L0049)

EGRL 16/2001 (CELEX Nr: 301L0016) +++)

Die V wurde als Artikel 1 der V v. 5.7.2007 I 1305 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Sie ist gem. Artikel 8 Satz 1 dieser V mWv 14.7.2007 in Kraft getreten.

Erster Teil Allgemeine Vorschriften

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den aus der Anlage 1 ersichtlichen deutschen Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems mit den darin festgelegten Infrastrukturen und den auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeugen.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für

1. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren;
2. Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. "Interoperabilität" die Eignung des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr;
2. "Teilsysteme" die in Anhang II der Richtlinie 96/48/EG des Europäischen Parlaments vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) sowie der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), jeweils zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007 (ABl. EU Nr. L 141 S. 63), aufgeführten strukturellen und funktionellen Teilsysteme;
3. "Interoperabilitätskomponenten" Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, einschließlich Computerprogrammen und anderen immateriellen Produkten, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen;
4. "Grundlegende Anforderungen" die Gesamtheit der in Anhang III der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG beschriebenen Bedingungen;
5. "Technische Spezifikationen für die Interoperabilität" (TSI) Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten;
6. "Benannte Stellen" Stellen im Sinne des Kapitels V der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;
7. "Umrüstung" Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verändert wird;
8. "Erneuerung" Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
9. "Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten" die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
10. "Probefahrten" Fahrten zur praktischen Erprobung neuer technischer oder betrieblicher Parameter von Fahrzeugen sowie Fahrten zur Erprobung des sicheren Betriebs von Fahrzeugen;
11. "Bevollmächtigter" derjenige, der vom Hersteller einer Interoperabilitätskomponente in einer schriftlichen Erklärung beauftragt worden ist, bezüglich bestimmter ihm nach dieser Verordnung auferlegter Pflichten in seinem Namen zu handeln.

§ 3 Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

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

§ 4 Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

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

Zweiter Teil

Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung

§ 5 Ausnahmen von der Anwendung von Technischen Spezifikationen

(1) Ausnahmen von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen können von der Sicherheitsbehörde auf schriftlichen Antrag zugelassen werden

1. bei Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder Umrüstung einer Strecke oder von Fahrzeugen betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Technischen Spezifikationen in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer Strecke oder von Fahrzeugen, soweit die Anwendung der Technischen Spezifikationen die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens oder den Zusammenhang des Eisenbahnsystems in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt;
3. soweit nach einem Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags oder einer Naturkatastrophe bei teilweiser oder vollständiger Anwendung der entsprechenden Technischen Spezifikationen eine rasche Wiederherstellung des Netzes wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht sinnvoll ist;
4. bei Wagen des konventionellen Teils des transeuropäischen Eisenbahnsystems, die auch in Drittländern mit einer anderen Spurweite als der Regelspurweite verkehren sollen.

(2) Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

1. eine Beschreibung des Vorhabens einschließlich der geplanten Umsetzungsstrategie sowie des technischen und betrieblichen Rahmens des Vorhabens,
2. die Bezeichnung der Technischen Spezifikationen oder der Teile davon, die nicht angewendet werden sollen,
3. die Bezeichnung der Vorschriften, die stattdessen angewendet werden sollen, und
4. die Begründung der beantragten Ausnahme anhand technischer und wirtschaftlicher Kriterien, die das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes nach Absatz 1 nachweist.

Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird.

(3) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 7 Unterabs. 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG über den Antrag.

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

§ 6 Inbetriebnahmegenehmigung von strukturellen Teilsystemen

(1) Die erstmalige Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems bedarf einer Genehmigung (Inbetriebnahmegenehmigung), soweit in den anwendbaren Technischen Spezifikationen nicht etwas anderes bestimmt ist. Dies gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben.

(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung kann beantragt werden von

1. Eisenbahnen gemäß § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
2. Haltern von Fahrzeugen oder
3. Herstellern.

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

(3) Sofern für ein strukturelles Teilsystem Technische Spezifikationen nach Maßgabe des § 4 anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen bei Nachweis

1. einer EG-Prüferklärung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang V der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG einschließlich der technischen Unterlagen, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG durchgeführt und darüber eine Konformitätsbescheinigung ausgestellt hat,
2. der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften, deren Anwendung für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich ist,
3. der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen Eisenbahnsystem und

4. der Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Fall der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 statt der Technischen Spezifikationen zu beachten sind.

Die Sicherheitsbehörde kann, soweit ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den erforderlichen Unterlagen vorliegt und das trotz einer erteilten Konformitätsbescheinigung den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang genügt, anordnen, dass der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser Prüfungen vorzulegen hat. Unter den Voraussetzungen des Satzes 2 kann die Sicherheitsbehörde die dort vorgesehenen Prüfungen auch selber durchführen.

(4) Sofern für ein strukturelles Teilsystem noch keine Technischen Spezifikationen anwendbar sind, trifft die Sicherheitsbehörde die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung bei Nachweis der Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften, soweit sie die grundlegenden Anforderungen regeln, und der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem transeuropäischen Eisenbahnsystem.

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

(6) Fahrzeuge, die durch die Technischen Spezifikationen nicht erfasst werden, dürfen ohne Inbetriebnahmegenehmigung verkehren, wenn sie nach anderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind.

(7) Probefahrten bedürfen einer besonderen Genehmigung. Die Genehmigung kann von den in Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3 Genannten beantragt werden und ist von der Sicherheitsbehörde zu erteilen, wenn nachgewiesen worden ist, dass durch die Probefahrten die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nicht beeinträchtigt wird.

(8) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(9) Der Inhaber einer Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug hat bei erstmaliger Inbetriebnahme einen von der Sicherheitsbehörde zugewiesenen alphanumerischen Kennzeichnungscode am Fahrzeug nach näherer Weisung der Sicherheitsbehörde anzubringen.

(10) Die Inbetriebnahmegenehmigung sowie die besondere Genehmigung nach Absatz 7 können mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies zur Gewährleistung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist.

§ 7 Vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart

(1) Für serienweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge können

1. Eisenbahnen,
2. Halter von Fahrzeugen oder
3. Hersteller

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

(2) Die Bauartzulassung wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen wäre. Die Bauartzulassung ist auf eine Geltungsdauer von höchstens fünf Jahren zu befristen. Die Bauartzulassung wird auf Antrag verlängert; Satz 1 gilt entsprechend.

(3) Mit der Bauartzulassung wird gleichzeitig die Inbetriebnahmegenehmigung für das Musterfahrzeug erteilt.

(4) Abweichend von § 6 Abs. 3 und 4 ist eine Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug einer zugelassenen Bauart zu erteilen bei Vorlage

1. der Bauartzulassung und
2. einer Erklärung des Antragstellers, dass das Fahrzeug mit der Bauartzulassung übereinstimmt.

§ 8 Vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung

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

1. dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs die Eisenbahnsicherheit nicht beeinträchtigt und
2. der technischen und betrieblichen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit den einschlägigen Betriebsbedingungen, insbesondere mit der Energieversorgung, der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, der Spurweite, dem Lichtraum, der Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke.

(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung ist schriftlich zu beantragen. Neben der ausländischen Zulassung des Fahrzeugs sind die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen beizufügen. Außerdem sind Angaben erforderlich zum Verwendungszweck, zum Betrieb, zur Instandhaltung und gegebenenfalls zu den technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden.

(3) Zur Prüfung, ob die Anforderungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 gewährleistet sind, kann die Sicherheitsbehörde Probefahrten anordnen. § 6 Abs. 7 gilt entsprechend.

§ 9 Umfangreiche Umrüstung und Erneuerung von strukturellen Teilsystemen

(1) Eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6, die auf Antrag des Betreibers des strukturellen Teilsystems von der Sicherheitsbehörde erteilt wird.

(2) Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den Betreiber des strukturellen Teilsystems mit einer Beschreibung der geplanten Arbeiten, die der Sicherheitsbehörde eine Beurteilung des Umfangs und der Art der geplanten Arbeiten erlaubt, schriftlich anzuzeigen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

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

(4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der zur Prüfung erforderlichen Unterlagen soll die Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der anwendbaren Technischen Spezifikationen durch schriftlichen Bescheid darüber entscheiden, ob eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Anzeigenden Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(5) Die Anzeige gilt als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung, wenn eine solche nach Absatz 4 für notwendig erklärt wird.

(6) Die Sicherheitsbehörde hat bei der geplanten Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems mit der Inbetriebnahmegenehmigung zugleich darüber zu entscheiden, ob und gegebenenfalls welche Ausnahmen von der Anwendung bestimmter Technischer Spezifikationen zuzulassen sind. Ausnahmen sind zuzulassen, soweit dies verhältnismäßig ist und die Betriebssicherheit der Eisenbahnen nicht gefährdet wird. Zu entscheiden ist zudem über die statt der Technischen Spezifikationen anzuwendenden Vorschriften.

(7) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich

der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

Dritter Teil

Interoperabilitätskomponenten

§ 10 Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten

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

1. sie den für sie einschlägigen Bestimmungen der Technischen Spezifikationen entsprechen,
2. sie nach Maßgabe der jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen einer Bewertung der Konformität und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, der Gebrauchstauglichkeit unterzogen worden sind und
3. für sie eine EG-Konformitätserklärung und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, über eine Gebrauchstauglichkeitserklärung nach Artikel 13 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang IV der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG erteilt worden ist.

(2) Die Verpflichtung zur Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 trifft den Hersteller der Interoperabilitätskomponente oder seinen in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten. Kommt ein Hersteller, der weder einen Sitz in der Europäischen Union noch einen in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten hat, den Verpflichtungen nach Satz 1 nicht nach oder ist der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 aus sonstigen Gründen nicht erbracht, ist die Verpflichtung von demjenigen zu erfüllen, der eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringen will.

(3) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen haben sicherzustellen, dass Interoperabilitätskomponenten ordnungsgemäß installiert, bestimmungsgemäß verwendet und planmäßig instand gehalten werden.

(4) Soweit die Technischen Spezifikationen keine vollständigen Regelungen enthalten, um eine Erfüllung der grundlegenden Anforderungen im deutschen Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu gewährleisten, haben die Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für zusammengesetzte Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Artikels 13 Abs. 4 Satz 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG für die Herstellung zum Eigengebrauch und im Fall wesentlicher Änderungen an bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten oder wesentlicher Änderungen in Bezug auf ihre Verwendung.

§ 11 Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen

(1) Ergreift die Sicherheitsbehörde Maßnahmen nach § 5a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, weil eine Interoperabilitätskomponente die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, führt sie das Verfahren nach Artikel 12 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG durch und unterrichtet unverzüglich die Kommission sowie die anderen Mitgliedstaaten.

(2) Werden der nach Landesrecht zuständigen Aufsichtsbehörde Tatsachen bekannt, die auf eine Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen durch eine Interoperabilitätskomponente hinweisen, unterrichtet sie hiervon die Sicherheitsbehörde, die entsprechend Absatz 1 vorgeht.

Vierter Teil

Pflichten der Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, Hersteller

§ 12 Pflichten der Eisenbahnen und der Halter von Eisenbahnfahrzeugen

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

1. die von ihnen betriebenen strukturellen Teilsysteme dauerhaft die sich aus den bei Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung anzuwendenden Technischen Spezifikationen und Rechtsvorschriften ergebenden Anforderungen erfüllen,

2. ein Infrastrukturverzeichnis oder Fahrzeugverzeichnis nach Maßgabe der anwendbaren Technischen Spezifikationen erstellt und jährlich aktualisiert und auf ihrer Internetseite veröffentlicht, die Adresse der Internetseite im Bundesanzeiger bekannt gemacht und diese Verzeichnisse nach ihrer Erstellung und nach jeder Aktualisierung der Sicherheitsbehörde in einem von dieser bestimmten elektronischen Dateiformat übermittelt werden.

(2) Die Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben sicherzustellen, dass die Kennzeichnung „TEN“ von Güterwagen, die vor dem 1. Juli 2009 in Betrieb genommen wurden, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010 entfernt wird, wenn die Kennzeichnung nicht der in Anlage 2 Nummer 6.2 aufgeführten Entscheidung entspricht.

§ 13 Mitwirkungspflichten

(1) Stellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

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

fest, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 20 Abs. 4 in Verbindung mit Anhang VII der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG nicht entspricht oder die mit der Betrauung verbundenen Pflichten nicht erfüllt, so ist das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu unterrichten. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt dies der Kommission mit.

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

§ 14 Aufbewahrungspflichten

(1) Wer nach den Vorschriften des Zweiten Teils dieser Verordnung eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, ist verpflichtet, die Inbetriebnahmegenehmigung und die zur Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Nachweise so lange aufzubewahren, wie das Teilsystem seinem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er das genehmigte strukturelle Teilsystem, sind die Unterlagen mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber des Teilsystems.

(2) Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die nicht umfangreich sind, sind zu dokumentieren. Absatz 1 gilt entsprechend.

Fünfter Teil

Benannte Stellen

§ 15 Aufgaben der benannten Stellen

(1) Benannte Stellen haben auf schriftlichen Antrag hin

1. bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang IV Nr. 2 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen zu bewerten und bei Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit eine Prüfbescheinigung auszustellen,
2. bei Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen durchzuführen und bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung nach Anhang VI Nr. 3 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG auszustellen und die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang VI Nr. 4 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG zu erstellen und der Prüfbescheinigung beizufügen.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 2 kann die EG-Prüfung auf Antrag auch in Erstbewertungen für die Planungs- oder die Fertigungsphase unterteilt werden. Über die Erstbewertungen stellt die benannte Stelle jeweils Zwischenprüfungsbescheinigungen nach Anhang VI Nr. 2 der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG aus.

(2) Dem Antrag beizufügen sind die zum Nachweis der Konformität und gegebenenfalls Gebrauchstauglichkeit notwendigen Unterlagen.

(3) Die benannte Stelle hat eine Prüfbescheinigung auszusetzen oder zurückzuziehen, wenn die Ausstellungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen.

(4) Die benannten Stellen veröffentlichen die nach Anhang VI Nr. 7 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG vorgesehenen Angaben regelmäßig. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 16 Unterauftragsvergabe

(1) Eine benannte Stelle kann sich Dritter bedienen, die Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens ausführen (Unterauftragnehmer). Der Unterauftragnehmer muss über die erforderliche Kompetenz und Zuverlässigkeit verfügen, um die ihm überlassenen Arbeiten ordnungsgemäß auszuführen.

(2) Die benannte Stelle hat ein Verzeichnis aller ihrer Unterauftragnehmer zu führen und laufend zu aktualisieren.

§ 17 Sonstige Pflichten der benannten Stellen

(1) Hat eine deutsche benannte Stelle Anhaltspunkte dafür, dass eine andere benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 20 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG nicht genügt, hat sie unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt zu unterrichten.

(2) Eine benannte Stelle hat die benannten Stellen im Inland sowie in den übrigen Mitgliedstaaten und die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden über sämtliche von ihr ausgesetzte, zurückgezogene sowie verweigerte Prüfbescheinigungen und die zugrunde liegenden Umstände unverzüglich zu informieren.

(3) Die benannten Stellen haben den Aufsichtsbehörden anderer Mitgliedstaaten alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

(4) Die benannten Stellen haben mit der Koordinierungsgruppe nach Artikel 20 Abs. 5 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG zusammenzuarbeiten.

§ 18 Übertragungsverfahren für benannte Stellen

(1) Der Antrag auf Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist schriftlich an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten. Sind von diesem Muster oder Formblätter vorgesehen, so sind diese zu verwenden.

(2) Die Übertragung erfolgt durch schriftlichen Bescheid, aus dem sich Art und Umfang der Prüfständigkeit der benannten Stelle ergeben müssen. Hiervon ist die Kommission zu unterrichten.

§ 19 Rücknahme, Widerruf

(1) Die Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist zurückzunehmen, wenn bekannt wird, dass bei der Übertragung die in Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG aufgeführten Kriterien nicht vorliegen.

(2) Die Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist zu widerrufen, wenn nachträglich die Voraussetzungen der Übertragung entfallen sind. Hiervon ist die Kommission zu unterrichten.

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

Sechster Teil

Fahrzeugeinstellungsregister

§ 20 Inhalt des Fahrzeugeinstellungsregisters

(1) Das Fahrzeugeinstellungsregister enthält die in den Nummern 1 und 4 des Anhangs sowie in den Anlagen 1 bis 4 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. EU Nr. L 305 S. 30) konkretisierten Inhalte und Formate.

(2) Neue Fahrzeuge sind mit der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung in das Register einzustellen, wenn diese nicht bereits in dem nationalen Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen

Gemeinschaft registriert sind. Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen haben für den Antrag auf Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister das von der Registerbehörde vorgegebene Standardformblatt im Sinne der Anlage 4 der Entscheidung 2007/756/EG zu verwenden.

(3) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen haben der Registerbehörde die erforderlichen Angaben nach Absatz 1 bezüglich ihrer am 14. Juli 2007 bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in einem von der Registerbehörde bestimmten Format bis zum 1. August 2008 zu übermitteln. Die Registerbehörde stellt diese unverzüglich in das Register ein.

(4) Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen sind verpflichtet, Änderungen der in das Register eingestellten Angaben sowie Ausmusterungen, die ihre Fahrzeuge betreffen, unverzüglich der Registerbehörde anzuzeigen. Die Registerbehörde nimmt die erforderlichen Änderungen im Fahrzeugeinstellungsregister vor.

(5) Die in dem Fahrzeugeinstellungsregister enthaltenen Angaben sind spätestens zehn Jahre nach der Ausmusterung des Fahrzeugs zu löschen.

§ 21 Zugang zum Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Auf Ersuchen der Untersuchungsbehörde nach § 5 Abs. 1f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder einer Sicherheitsbehörde oder Untersuchungsstelle im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG eines anderen Mitgliedstaates übermittelt die Registerbehörde dieser die im Fahrzeugeinstellungsregister gespeicherten Angaben, soweit dies für die Tätigkeit der ersuchenden Stelle erforderlich ist.

(2) Auf Antrag von Regulierungsstellen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. EG Nr. L 75 S. 29), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16), der Europäischen Eisenbahnagentur, von Eisenbahnen, Haltern oder Eigentümern von Fahrzeugen erteilt die Registerbehörde Auskunft aus dem Fahrzeugeinstellungsregister, wenn der Antragsteller ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht und kein Grund zu der Annahme besteht, dass der Betroffene ein überwiegendes schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Auskunft hat.

Siebter Teil Schlussbestimmungen

§ 22 Ordnungswidrigkeiten

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

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

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als im Unternehmen Verantwortlicher

1. einer Vorschrift des § 12 Nr. 2 über eine dort genannte Sicherstellungspflicht zuwiderhandelt oder
2. entgegen § 14 Abs. 1 Satz 1 die Inbetriebnahmegenehmigung oder einen dort genannten Nachweis nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt.

Anlage 1 (zu § 1) Geltungsbereich der Verordnung

(Fundstelle: BGBl. I 2007, 1312)

(... nicht darstellbare topographische Karte)

Anlage 2 (zu § 4)

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

(Fundstelle: BGBl. I 2008, 1093 - 1095,
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

1. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage sind:

- a) Eisenbahnunternehmen:
Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- b) Fahrwegbetreiber:
Betreiber der Schienenwege;
- c) Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium:
Vorhaben, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der technischen Spezifikationen aus begründeten rechtlichen, vertraglichen, wirtschaftlichen, finanziellen, sozialen oder ökologischen Gründen nicht hinnehmbar ist.

2. Teilsystem Infrastruktur Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

- a)
 - aa) Die Entscheidung 2008/217/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die TSI „Infrastruktur“ (ABl. EU 2008 Nr. L 77 S. 1) findet ab dem 1. Juli 2008 Anwendung auf die Infrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.
 - bb) Die mit dieser Entscheidung aufgehobene Entscheidung 2002/732/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die TSI „Infrastruktur“ (ABl. EG Nr. L 245 S. 143, Nr. L 275 S. 5) gilt weiterhin für Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die gemäß jener TSI in ihrem Anhang genehmigt wurden, sowie für Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder Umrüstung einer Strecke betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/217/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind.
- b) Die nach Maßgabe des Buchstabens a Doppelbuchstabe aa und bb geltende TSI „Infrastruktur“ gilt auch für Bauvorhaben, die im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des strukturellen Teilsystems noch nicht zur Nutzung mit Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde vorgesehen sind, wenn der Antragsteller die Anwendung verlangt.
- c) Die Anforderungen der nach Maßgabe des Buchstabens a Doppelbuchstabe aa und bb geltenden TSI „Infrastruktur“ zur Gestaltung von Bahnsteigen sind auch in denjenigen Bahnhöfen und Haltepunkten zu erfüllen, die nicht unmittelbar an den mit mindestens 200 Kilometer pro Stunde befahrbaren Gleisanlagen liegen, soweit an diesen Züge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems planmäßig halten.
- d) Soweit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung weiterreichende Anforderungen an die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen enthält, sind diese maßgebend.

3. Teilsystem Fahrzeuge

3.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2008/232/EG der Kommission vom 21. Februar 2008 über die TSI „Fahrzeuge“ (ABl. EU Nr. L 84 S. 132) findet ab dem 1. September 2008 Anwendung auf Verbände von Fahrzeugen des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, die in der TSI als Züge bezeichnet werden, die jeweils für Geschwindigkeiten von mindestens 200 Kilometer pro Stunde ausgelegt sind und als betriebliche Einheit nicht getrennt werden.

Die mit dieser Entscheidung aufgehobene Entscheidung 2002/735/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die TSI „Fahrzeuge“ (ABl. EG Nr. L 245 S. 402, Nr. L 275 S. 13) gilt weiterhin für Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die gemäß jener TSI in ihrem Anhang genehmigt wurden, sowie für Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder Umrüstung einer Strecke betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/232/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind.

3.2 Konventionelles Eisenbahnsystem

- a) Die Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die TSI „Fahrzeuge-Lärm“ (ABl. EU 2006 Nr. L 37 S. 1) findet Anwendung auf Triebfahrzeuge, Reisezugwagen und Güterwagen.
- b) Die Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006 über die TSI „Fahrzeuge-Güterwagen“ (ABl. L 344 vom 8.12.2006, S. 1), die durch die Entscheidung 2009/107/EG der Kommission vom 23. Januar 2009 (ABl. L 45 vom 14.2.2009, S. 1) geändert worden ist, findet Anwendung auf Güterwagen.

4. Teilsystem Energie Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2008/284/EG der Kommission vom 6. März 2008 über die TSI „Energie“ (ABl. EU Nr. L 104 S. 1) findet ab dem 1. Oktober 2008 Anwendung

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

Die mit dieser Entscheidung aufgehobene Entscheidung 2002/733/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die TSI „Energie“ (ABl. EG Nr. L 245 S. 280, Nr. L 275 S. 8) gilt weiterhin für Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die gemäß jener TSI in ihrem Anhang genehmigt wurden, sowie für Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder Umrüstung einer Strecke betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/284/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind.

5. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

5.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006 über die TSI „Zugsteuerung/ Zugsicherung und Signalgebung“ (ABl. EU Nr. L 342 S. 1), zuletzt geändert durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EU Nr. L 136 S. 11), findet Anwendung auf die Infrastruktur und führende Fahrzeuge von Zügen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Die mit dieser Entscheidung aufgehobene Entscheidung 2002/731/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die TSI „Zugsteuerung/ Zugsicherung und Signalgebung“ (ABl. EG Nr. L 245 S. 37, Nr. L 275 S. 3) gilt weiterhin für Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die gemäß der bisherigen TSI in ihrem Anhang genehmigt wurden, sowie für Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder Umrüstung einer Strecke betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2007/153/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind.

5.2 Konventionelles Eisenbahnsystem

Die Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006 über die TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ (ABl. EU Nr. L 284 S. 1), zuletzt geändert durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EU Nr. L 136 S. 11), findet Anwendung auf die Infrastruktur und führende Fahrzeuge von Zügen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

6. Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

6.1 Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Die Entscheidung 2008/231/EG der Kommission vom 1. Februar 2008 über die TSI „Betrieb“ (ABl. EU Nr. L 84 S. 1) findet ab dem 1. September 2008 Anwendung auf die Betriebsführung im Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

6.2 Konventionelles Eisenbahnsystem

Die Entscheidung 2006/920/EG der Kommission vom 11. August 2006 über die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (ABl. L 359 vom 18.12.2006, S. 1), die durch die Entscheidung 2009/107/EG der

Kommission vom 23. Januar 2009 (ABl. L 45 vom 14.2.2009, S. 1) geändert worden ist, findet Anwendung auf die Betriebsführung im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem.

7. Teilsystem Instandhaltung Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

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

8. Übergreifende Bereiche des transeuropäischen Eisenbahnsystems

8.1 Sicherheit in Eisenbahntunneln

Die Entscheidung 2008/163/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die TSI „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (ABl. EU 2008 Nr. L 64 S. 1) findet ab dem 1. Juli 2008 Anwendung auf die Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“, „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ und „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

8.2 Eingeschränkt mobile Personen

Die Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die TSI für den Teilbereich „Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen“ (ABl. EU 2008 Nr. L 64 S. 72) findet ab dem 1. Juli 2008 Anwendung auf die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Anlage 3 (zu § 9 Abs. 3)

Maßnahmen, die als umfangreiche Erneuerung oder Umrüstung einzustufen sind

(Fundstelle: BGBl. I 2007, 1315 - 1317)

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

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

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung gelten zudem folgende Maßnahmen:

A. Teilsystem Infrastruktur

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen gelten:

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

B. Teilsystem Energie

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen gelten:

1. Maßnahmen an Oberleitungsanlagen, die sich über mehr als eine Nachspannlänge pro Gleis erstrecken;
2. Maßnahmen an Bahnstromversorgungsanlagen bezogen auf einen Speiseabschnitt bzw. ein Unterwerk, wenn die

- 2.1 Versorgungsart (zentrale bzw. dezentrale),
- 2.2 die Spannung,
- 2.3 die Frequenz,
- 2.4 die Schutzfunktion (einschließlich Schnittstelle zum Fahrzeug) geändert oder
- 2.5 die Leistung um mehr als 35 % gesteigert wird.

C. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung:

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen gelten:

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

D. Teilsystem Fahrzeuge:

Als umfangreiche Änderungen an Fahrzeugen gelten:

1. Änderungen der Fahrzeugparameter außerhalb des vereinfachten Verfahrens (λ) nach UIC 518 (Stand: UIC 518 2005-08; UIC 518-1 2004-05, UIC 518-2 2004-06)1)
 - 1.1 bei Ein-/Umbau von "neuen" Technologien, d.h. neuartige Federelemente, Kopplungen, aktive Fahrwerk-/Wagenkastensteuerungen;
 - 1.2 bei Überschreitung der grundsätzlichen Bedingungen für die Anwendung des vereinfachten Messverfahrens:
 - a) Statische Radsatzlast (bei einfacher Beladung)
 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen, Güterwagen $2 Q(\text{tief}) \leq 200 \text{ kN}$
 2. Spezialfahrzeuge $2 Q(\text{tief}) \leq 225 \text{ kN}$
 - b) Zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit $v(\text{tief})_{\text{zul}}$
 1. Triebfahrzeuge, Reisezugwagen $(\text{tief})V_{\text{zul}} \leq 160 \text{ km/h}$
 2. Triebwagen mit Drehgestellmasse $m > 10 \text{ t}$ $(\text{tief})V_{\text{zul}} \leq 160 \text{ km/h}$
 3. Triebwagen, Reisezugwagen $(\text{tief})V_{\text{zul}} \leq 200 \text{ km/h}$
 4. Güterwagen, Spezialfahrzeuge $(\text{tief})V_{\text{zul}} \leq 120 \text{ km/h}$
 - c) Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag $u_f(\text{tief})_{\text{zul}}$
 1. Lokomotiven, Triebköpfe $u_f(\text{tief})_{\text{zul}} \leq 150 \text{ mm}$
 2. Güterwagen, Spezialfahrzeuge $u_f(\text{tief})_{\text{zul}} \leq 130 \text{ mm}$
 3. Triebwagen mit besonderen Merkmalen (d.h. tiefer Schwerpunkt, niedrige Radsatzkräfte) $u_f(\text{tief})_{\text{zul}} \leq 165 \text{ mm};$
- 1.3 wenn gemessene Abweichungen von Sicherheitsgrenzwerten weniger als 10 % betragen und damit der Sicherheitsfaktor λ kleiner als 1,1 ist;

1.4 bei Überschreitung der in

- UIC-Merkblatt 518 - Anlage B "Fahrtechnische Prüfung und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen - Fahrsicherheit Fahrwegbeanspruchung und Fahrverhalten" oder
- CEN TC 256 - EN 14363 "Bahnanwendungen - Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von Schienenfahrzeugen - Prüfung des Fahrverhaltens und stationäre Versuche" in Tabelle 3 (Stand: EN 14363 2005-10)2)

festgelegten Toleranzen der Betriebs-, Fahrzeug- und Fahrwerkparameter. Die für die neue Inbetriebnahme erforderlichen Nachweise sind im jeweiligen Einzelfall, ggf. in Abstimmung mit Gutachtern, anhand der gültigen technischen Regelwerke festzulegen. Für das Gebiet der Fahrsicherheit sind hier das UIC-Merkblatt 518 bzw. CEN TC 256 - EN 14363 heranzuziehen.

2. Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit $v(\text{tief})_{\text{max}}$ um mehr als 10 %, mindestens aber 10 km/h
Bei Güterwagen reicht bis $v(\text{tief})_{\text{max}} = 120$ km/h ein Nachweis der Fahrsicherheit; darüber hinaus sind gegenüber der Sicherheitsbehörde zusätzlich weitere Nachweise zu führen (z. B. Nachweis Bremstechnik, Nachweis der Wechselfestigkeit (Dauerfestigkeit), Radsätze, Radsatzlager, Laufwerke, Tragverband Wagenkasten, Auswirkungen auf Tankbeanspruchungen bei Kesselwagen). Können diese Nachweise nicht geführt werden, ist stets eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.
3. Veränderung des Fahrzeuggesamtgewichtes um mehr als 20 %
(Ermittlung der Lasten nach DIN 25008 (Stand: 2005-10)2). Bei Erhöhung und Verringerung des Fahrzeuggesamtgewichtes sind die sich hierdurch ergebenden Nachweisführungen gegenüber der Sicherheitsbehörde erforderlich (z. B. Nachweis der Fahrsicherheit, Festigkeitsnachweise, bremstechnische Nachweise, Auswirkungen auf Tankbeanspruchungen bei Kesselwagen). Können diese Nachweise nicht geführt werden, ist stets eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.
4. Erhöhung der Radsatzlast (RSL) um mehr als 15 kN (1,5 t)
Bei einer Erhöhung der Radsatzlasten sind durch Betreiber bzw. Hersteller grundsätzlich die hierfür erforderlichen Nachweise zu führen (z. B. Dauerfestigkeitsnachweise für Radsatzwelle und Radscheiben, Dauerfestigkeitsnachweise Fahrwerke und Tragverbände, bremstechnische Nachweise, Nachweis der Fahrsicherheit, Auswirkungen auf die Tankbeanspruchungen bei Kesselwagen). Können diese Nachweise nicht geführt werden, ist stets eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.
5. Änderungen der Konzepte für:
 - 5.1 Notausstieg und Rettung
Unter einen erneuten Genehmigungsvorbehalt der Sicherheitsbehörde fallen grundsätzliche Veränderungen der Flucht- bzw. Rettungsmöglichkeiten gegenüber ursprünglich genehmigten Rettungsalternativen der Bauart (z. B. Lage und Anzahl von Notausstiegsfenstern und -türen). Eine Veränderung der Bauart einzelner Komponenten (Notausstiegsfenster, -türen) ist nicht als Konzeptänderung zu betrachten.
 - 5.2 Brandschutz
Grundsätzliches Abweichen von dem auf der Grundlage der DIN 5510 (Stand: DIN 5510-1 1988-10; DIN 5510-2 2003-09; DIN 5510-4 1988-10; DIN 5510-5 1988-10; DIN 5510-6 1988-10) bzw. prEN 45545 (Stand: prEN 45545-1 1998-11; prEN 45545-2 2005-04; prEN 45545-3 1998-11; prEN 45545-4 2003-06; prEN 45545-6 2004-06; prEN 45545-7 2003-07) zugelassenen Brandschutzkonzept, insbesondere bzgl. der hiernach für die Bauart verwendeten Materialien (z. B. alternativ Einsatz von automatischen Brandmelde- und Feuerlöschanlagen (Sprinkleranlagen) und sonstigen Brandbekämpfungssystemen).
 - 5.3 Arbeitsschutz und Umweltschutz
 - a) Verlassen der Anforderungen nach den anerkannten Regeln der Technik für den Arbeitsschutz (z. B. Führerstand und Frontscheibe, Verwendung von Gefahrstoffen, Lösungen außerhalb der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) wie Immissionen (Lärm, Schwingungen, Strahlen etc.)).
 - b) Veränderungen der umweltrelevanten Parameter der ursprünglich zugelassenen Bauart (z. B. hinsichtlich Emissionen, boden- und wassergefährdender Stoffe).
 - 5.4 Fahrzeugleittechnik einschließlich der entsprechenden Software
Wesentliche Änderungen bzw. Erneuerungen an sicherheitsrelevanten Software-Teilen erfordern im Sinne eines umfangreichen Umbaus eine neue Inbetriebnahmegenehmigung. Hierfür ist der Sicherheitsbehörde eine ausführliche Dokumentation vorzulegen.
Die Einstufung in der Softwaresicherheits-Anforderungsstufe (SSAS) bedarf immer einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung.

Nur eine Mitteilung an die Sicherheitsbehörde ohne neue Inbetriebnahmegenehmigung erfolgt bei lokalen modulspezifischen Softwareänderungen (z. B. kompletter Ersatz einer Türsteuerungssoftware). Dabei sind neben dem Abschlussgutachten auch eine Beschreibung der Änderungen und eine Erklärung abzugeben, dass die Vorgaben eingehalten wurden und die Software die Sicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt. Von den oben genannten sicherheitsrelevanten Funktionen mit den Vorgaben zur Bewertung in der SSAS kann abgewichen werden, wenn gem. DIN EN 50128 (Stand: 2001-11)²⁾ ein von der Sicherheitsbehörde anerkannter Gutachter die Zweckmäßigkeit einer Herabstufung der SSAS bestätigt. Bei Unstimmigkeiten kann die Sicherheitsbehörde herangezogen werden.

5.5 Bremse

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

- 1) Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Union Internationale de Chemins de Fer, Paris.
- 2) Amtlicher Hinweis: Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln.