

Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn- Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung - EIGV)

EIGV

Ausfertigungsdatum: 26.07.2018

Vollzitat:

"Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 17. Juni 2020 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist"

Hinweis: Änderung durch Art. 2 V v. 17.6.2020 I 1298 (Nr. 28) textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 11.8.2018 +++)

(+++ Zur Anwendung vgl. §§ 4 Abs. 4 Satz 2, 15 Abs. 6 Satz 2, 18 Abs. 5 Satz 6, 19 Abs. 3 Satz 3, 20 Abs. 4 Satz 2, 22 Abs. 4, 30 Abs. 1 Satz 2, 34 Abs. 2 +++)

Die V wurde als Art. 1 der V v. 26.7.2018 I 1270 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Sie tritt gem. Art. 3 Satz 1 dieser V am 11.8.2018 in Kraft.

Inhaltsübersicht

Teil 1

Allgemeine Vorschriften

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Grundlegende Anforderungen
- § 4 Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften
- § 5 Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität
- § 5a Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität
- § 6 Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften
- § 7 Notifizierung von technischen Vorschriften
- § 8 Nebenbestimmungen

Teil 2

Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung und Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 1

Erteilung einer Genehmigung

- § 9 Erfordernis der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahmegenehmigung
- § 10 Genehmigungsstelle
- § 10a Bestandteile der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken

Kapitel 2

Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen

- § 11 Voraussetzungen und Verfahren
- § 12 Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp
- § 13 Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen
- § 14 Vorgehen im Fall eines Widerrufs einer Genehmigung

Kapitel 3

Probefahrten

- § 15 Probefahrten

Kapitel 4

Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

- § 16 Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind
- § 17 Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind
- § 18 Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Pflichten des Antragstellers
- § 19 Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 5

Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur nach Aufrüstung oder Erneuerung

- § 20 Aufrüstung und Erneuerung
- § 21 Anzeige bei Aufrüstung und Erneuerung

- § 22 Verfahren bei Aufrüstung und Erneuerung
- § 23 Zwischenzustände und zwischenzeitliche Betriebsaufnahme

Teil 3

Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme

- § 24 Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten
- § 25 Interoperabilitätskomponenten, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen
- § 25a Maßnahmen gegenüber dem Hersteller, wenn Interoperabilitätskomponenten 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
- § 29a Prüfungen vor der Nutzung eines genehmigten Fahrzeugs
- § 30 Pflichten bei Maßnahmen zur Aufrüstung oder Erneuerung
- § 31 Weitere Unterrichtungspflichten
- § 32 Aufbewahrungs-, Weitergabe- und Aufzeichnungspflichten

Teil 5

Konformitätsbewertungsstellen

- § 33 Aufgaben der benannten Stellen
- § 34 Aufgaben der bestimmten Stellen
- § 35 Anerkennungsvoraussetzungen
- § 35a Anerkennung der benannten Stellen
- § 35b Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes zur Anerkennung von benannten Stellen
- § 35c Anerkennung der bestimmten Stellen
- § 36 Rücknahme und Widerruf; Einstellung der Tätigkeit
- § 37 Unterauftragsvergabe
- § 37a Vorgehen der Konformitätsbewertungsstelle bei Nichterfüllung der Anforderungen durch den Hersteller
- § 37b Meldepflichten der Konformitätsbewertungsstellen
- § 37c Weitere Pflichten der Konformitätsbewertungsstellen

§ 37d Mitarbeit in Koordinierungsgruppen

Teil 6

Register für Fahrzeuge und Fahrzeugkennzeichnung

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

Teil 7

Schlussbestimmungen

§ 41 Ordnungswidrigkeiten
§ 42 Übergangsvorschriften
§ 43 Befristung

Anlage 1 Umsetzung von Entscheidungen und Beschlüssen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
Anlage 2 Übrige Eisenbahninfrastruktur
Anlage 3 (weggefallen)
Anlage 4 Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungspflichtige Aufrüstung 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 das Inverkehrbringen und für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nach Maßgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Die Bedingungen betreffen

1. die Planung,
2. den Bau,
3. das Inverkehrbringen,

4. die Inbetriebnahme,
5. den Betrieb,
6. die Instandhaltung,
7. die Aufrüstung und
8. die Erneuerung

von Bestandteilen des Eisenbahnsystems.

(3) Diese Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

(4) Diese Verordnung gilt nicht für

1. nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen und ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge,
2. Fahrzeuge, die von Eisenbahninfrastrukturen, die in den Zuständigkeitsbereich der Länder fallen, in den nächsten Bahnhof verkehren, der in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes fällt,
3. Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge sowie
4. Fahrzeuge, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind:

1. „Akkreditierung“ die Akkreditierung im Sinne von Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) in der jeweils geltenden Fassung;
2. „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert wird;
3. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ der Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
4. „benannte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie (EU) 2016/797, die damit betraut ist, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für strukturelle Teilsysteme nach Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchzuführen;
5. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur;
6. „bestimmte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie (EU) 2016/797, die damit betraut ist, das Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 8 in Verbindung mit Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchzuführen;
7. „Durchgangsstrecke“ ein Streckenabschnitt zwischen zwei festgelegten Bahnhöfen im Inland, der über ausländisches Staatsgebiet führt, sowie ein Streckenabschnitt zwischen zwei festgelegten Bahnhöfen im Ausland, der über deutsches Staatsgebiet führt;
8. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems nicht verändert wird;
9. „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;
10. „Fahrzeugtyp“ ein Typ entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen eines Fahrzeugs, der nach einem einschlägigen Prüfungsmodul in einem Baumuster oder einer Entwurfsprüfbescheinigung beschrieben ist;
11. „Grenzbetriebsstrecke“ der Streckenabschnitt zwischen festgelegten Bahnhöfen beiderseits einer Staatsgrenze, einschließlich dieser Bahnhöfe;
12. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;

13. „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;
14. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung
 - a) einer Interoperabilitätskomponente,
 - b) eines Bauprodukts,
 - c) eines sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systems oder seiner Bestandteile oder
 - d) eines Fahrzeugsin Betriebsbereitschaft;
15. „Konformitätsbewertung“ das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;
16. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion anerkannt worden ist; eine solche Stelle gilt nach der Benennung durch die Anerkennungsstelle als benannte Stelle oder nach der Bestimmung durch die Anerkennungsstelle als bestimmte Stelle;
17. „notifizierte technische Vorschriften“ die notifizierten nationalen technischen Vorschriften nach Artikel 17 Absatz 3 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, oder nach Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/797, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;
18. „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;
19. „Prüfsachverständiger“ eine unabhängige, fachkundige natürliche Person nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die die Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt;
20. „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;
21. „sicherungstechnische Systeme“ Systeme in der Signaltechnik und der Telekommunikationstechnik, die zur Sicherheit im Eisenbahnsystem beitragen;
22. „technische Kompatibilität“ die Fähigkeit von zwei oder mehr Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, die mindestens über eine gemeinsame Schnittstelle verfügen, zusammenzuwirken und dabei ihre eigenen betrieblichen Auslegungsmerkmale und ihr erwartetes Leistungsniveau zu behalten;
23. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797, 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;
24. „technische Vorschriften“ die nationalen technischen Vorschriften, die zusätzlich zu den notifizierten technischen Vorschriften im Bereich der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;
25. „Teilprüfung“ eine auf einen vom Antragsteller definierten in sich abgeschlossenen Teil des Antragsgegenstands beschränkte Prüfung;
26. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführten strukturellen und funktionellen Teile des Eisenbahnsystems;

27. „übrige Eisenbahninfrastruktur“ alle baulichen Anlagen, die nicht in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung enthalten sind;
28. „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile eines Bestandteils des Eisenbahnsystems, die im Rahmen einer angezeigten Aufrüstung oder Erneuerung verändert werden;
29. „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in dem oder denen ein Fahrzeug im Eisenbahnbetrieb eingesetzt werden soll;
30. „Zeitpunkt der Antragstellung“ Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Genehmigung eines Bestandteils des Eisenbahnsystems beim Eisenbahn-Bundesamt;
31. „zentrale Anlaufstelle“ das Informations- und Kommunikationssystem im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung;
32. „zwischenzeitliche Betriebsaufnahme“ die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf einer Eisenbahninfrastruktur, die noch nicht den baulichen Endzustand erreicht hat;
33. „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 Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich ihrer Schnittstellen müssen die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die in Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 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, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind;
3. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Infrastrukturen genutzt werden, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind.

Satz 1 gilt weder für Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore noch für Fahrzeuge, die auf diesen Strecken verkehren. Nach Satz 1 ausgenommene Fahrzeuge dürfen bis in den nächsten Bahnhof einer nicht ausgenommenen Infrastruktur verkehren. Satz 1 gilt nicht für die Festlegung, ob eine Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen einer Genehmigung bedarf.

(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 folgender Verordnungen erfüllen:

1. der 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), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
2. der 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 zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 108) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und
3. der 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), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 89) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

Die §§ 5 und 5a gelten 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 Aufrüstung 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 Aufrüstungen oder Erneuerungen sind die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Bezug auf die jeweilige Aufrüstung oder Erneuerung anzuwenden.

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

§ 5 Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

In den folgenden Fällen können Ausnahmen von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zugelassen werden:

1. bei Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder die Aufrüstung einer Strecke oder von Fahrzeugen oder eines Teils davon betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt des Inkrafttretens 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 Aufrüstung einer Eisenbahninfrastruktur oder von Fahrzeugen, soweit die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens oder den Zusammenhang des Eisenbahnsystems in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt;
3. bei Fahrzeugen, die auch in Drittländern mit einer anderen Spurweite als der Regelspurweite verkehren sollen;
4. 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; die Nichtanwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes begrenzt.

Fußnote

(+++ § 5: Zur Anwendung vgl. § 4 Abs. 4 Satz 2 +++)

§ 5a Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Der Antrag auf Zulassung von Ausnahmen von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Antrag ist schriftlich oder elektronisch zu stellen. Der Antragsteller muss dem Antrag die Unterlagen nach Anhang IX Buchstabe b der

Richtlinie 2008/57/EG beifügen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird.

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

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 7 Absatz 3 oder 4 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 über den Antrag. Es übermittelt der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation für die Interoperabilität eine Liste der Vorhaben nach § 5 Nummer 1 in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium auf deutschem Gebiet.

(4) In den in § 5 Nummer 2 und 3 genannten Fällen ergeht die Entscheidung, nachdem das in Artikel 7 Absatz 4 Satz 3 und 4 sowie Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannte Verfahren durchgeführt worden ist.

(5) Sofern das Eisenbahn-Bundesamt Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach § 5 Nummer 1, 2 und 3 zulässt, erstellt es ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.

(6) Abweichend von Absatz 4 kann das Eisenbahn-Bundesamt zulassen, dass der Antragsteller vor Abschluss des dort genannten Verfahrens die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anwendet.

(7) Die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antrag ergeht schriftlich oder elektronisch.

§ 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 und
3. die technischen Vorschriften, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zusätzlich gelten.

(2) 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.

§ 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 14 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 die Änderungen bereits notifizierter technischer Vorschriften zu notifizieren, die gelten

1. für einzelne technische Aspekte, die sich auf grundlegende Anforderungen beziehen und die nicht ausdrücklich in einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität behandelt werden, einschließlich der offenen Punkte,
2. für die in den einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität eindeutig bezeichneten Sonderfälle,
3. zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz erfolgt.

Es ist auch zu notifizieren, wenn die notifizierten Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität überflüssig geworden sind.

(3) Für Fahrzeuge sowie das Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind außerdem 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) Für strukturelle Teilsysteme können neue zu notifizierende technische Vorschriften nur erlassen werden,

1. wenn eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht, oder
2. wenn sie als dringliche Präventionsmaßnahme erlassen werden, insbesondere nach einem Unfall.

(5) Das Eisenbahn-Bundesamt übermittelt der Kommission und der Agentur nach Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 den Entwurf einer neuen technischen Vorschrift spätestens drei Monate vor der geplanten Veröffentlichung der neuen Vorschrift.

(6) Werden für strukturelle Teilsysteme neue technische Vorschriften als dringliche Präventionsmaßnahmen erlassen, können die neuen nationalen Vorschriften unverzüglich angewendet werden. Das Eisenbahn-Bundesamt notifiziert die neue technische Vorschrift umgehend nach Erlass und begründet deren Dringlichkeit.

(7) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen der zu notifizierenden technischen Vorschriften. Es gilt der Stand der Übermittlung nach Absatz 5.

§ 8 Nebenbestimmungen

Die Genehmigungen oder Zulassungen nach den §§ 16, 17, 20, 26 und 27 können mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist.

Teil 2

Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung und Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 1

Erteilung einer Genehmigung

§ 9 Erfordernis der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Das erstmalige Inverkehrbringen eines Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen.

(2) Die erstmalige Inbetriebnahme eines Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die erstmalige Inbetriebnahme der übrigen Eisenbahninfrastruktur bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung. Satz 1 gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben.

(3) Das Inverkehrbringen eines aufgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll.

(4) Einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf die Inbetriebnahme

1. eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie
2. einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur,

wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll. Die in Anlage 5 genannten Maßnahmen gelten als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten, für die es keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

Fußnote

(+++ § 9: Zur Anwendung vgl. § 15 Abs. 6 Satz 2 +++)

(+++ § 9 Abs. 1: Zur Anwendung vgl. § 20 Abs. 4 Satz 2 +++)

§ 10 Genehmigungsstelle

(1) Die Genehmigungsstelle erteilt auf Antrag

1. Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen,

2. Fahrzeugtypgenehmigungen,
3. Inbetriebnahmegenehmigungen und
4. Genehmigungen für Probefahrten.

(2) Die Genehmigungsstelle für Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und für Fahrzeugtypgenehmigungen ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agentur), wenn sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs in mehreren Mitgliedstaaten befindet. Der Antragsteller kann die Agentur oder das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsstelle für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und für Fahrzeugtypgenehmigungen bestimmen, wenn das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf die Bundesrepublik Deutschland begrenzt ist. Für Inbetriebnahmegenehmigungen und Genehmigungen für Probefahrten ist das Eisenbahn-Bundesamt Genehmigungsstelle.

(3) Ist das Eisenbahn-Bundesamt Genehmigungsstelle, sind die Anträge und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen in deutscher Sprache vorzulegen. Ist die Agentur Genehmigungsstelle, sind die Teile des technischen Dossiers, die sich auf das deutsche Verwendungsgebiet beziehen, in deutscher Sprache vorzulegen.

Fußnote

(+++ § 10: Zur Anwendung vgl. § 15 Abs. 6 Satz 2 +++)

§ 10a Bestandteile der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken

Bestandteile der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur können auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken nach den Vorschriften des Nachbarstaates

1. errichtet, umgerüstet oder erneuert werden und
2. betrieben werden.

Satz 1 gilt nicht für Bahnübergänge und Anlagen zur Sicherung von Bahnübergängen.

Kapitel 2

Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen

§ 11 Voraussetzungen und Verfahren

(1) Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einer Fahrzeugtypgenehmigung richten sich nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 90 vom 6.4.2018, S. 66) in der jeweils geltenden Fassung und nach Maßgabe dieser Verordnung.

(2) Über die zentrale Anlaufstelle werden

1. Anträge auf Genehmigung für das Inverkehrbringen oder auf Fahrzeugtypgenehmigung gestellt und
2. Informationen eingeholt
 - a) über alle Anträge nach Nummer 1,
 - b) über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie
 - c) über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer.

(3) Die Genehmigung für das Inverkehrbringen bedarf keiner Änderung, wenn

1. das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf Bahnhöfe von Grenzbetriebsstrecken benachbarter Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit ähnlichen Netzmerkmalen erweitert wird und
2. die zuständigen Sicherheitsbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten angehört worden sind.

Satz 1 gilt auch für Durchgangsstrecken.

Fußnote

(+++ § 11 Abs. 2 bis 5 und 8: Zur Anwendung vgl. § 15 Abs. 6 Satz 2 +++)

(+++ § 11 Abs. 3 bis 5: Zur Anwendung vgl. § 22 Abs. 4 +++)

§ 12 Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp

(1) Für Fahrzeuge oder für eine Serie von Fahrzeugen, die mit einem genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmen, ist eine Genehmigung für das Inverkehrbringen ohne weitere technische Prüfung zu erteilen auf der Grundlage einer Typenkonformitätserklärung nach Artikel 10 in Verbindung mit Anhang VI der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 der Kommission vom 12. Februar 2019 über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission (ABl. L 42 vom 13.2.2019, S. 9) in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Werden an den zu genehmigenden oder hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt, aufgrund derer die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, darf der Inhaber der Typgenehmigung oder der Halter von Eisenbahnfahrzeugen weitere mit dem Fahrzeugtyp übereinstimmende Fahrzeuge nur dann als konform zum Fahrzeugtyp erklären und eine Genehmigung beantragen, wenn sie frei von diesen Mängeln sind.

(3) Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die auf der Grundlage einer Fahrzeugtypgenehmigung erteilt worden sind, bleiben gültig, auch wenn eine Fahrzeugtypgenehmigung nach Artikel 24 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 geändert wird.

§ 13 Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen

(1) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp,

1. das oder der bestimmungsgemäß verwendet wird, und
2. für das oder den eine Genehmigung für das Inverkehrbringen oder eine Typgenehmigung vorliegt,

die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet es die Eisenbahn, die das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, die Agentur und die betroffenen Sicherheitsbehörden über den Vorfall.

(2) Erfüllt ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp nach Absatz 1 die grundlegenden Anforderungen nicht, fordert das Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahn oder den Halter des Eisenbahnfahrzeugs auf, Maßnahmen zu ergreifen, damit dieses Fahrzeug oder dieser Fahrzeugtyp die grundlegenden Anforderungen erfüllt.

(3) Beschränkt sich die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebiets des betreffenden Fahrzeugs und bestand diese Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so ändert die Genehmigungsstelle die Genehmigung, dass sie für die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets nicht gilt.

(4) Führen die ergriffenen Maßnahmen nach Absatz 2 oder die Verpflichtung nach § 29 Absatz 1 nicht zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und führt dieser Umstand zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so kann das Eisenbahn-Bundesamt vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen.

§ 14 Vorgehen im Fall eines Widerrufs einer Genehmigung

(1) Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, darf das entsprechende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt werden und sein Verwendungsgebiet darf nicht erweitert werden.

(2) Wird eine Fahrzeugtypgenehmigung widerrufen, dürfen Fahrzeuge, die auf den genehmigten Fahrzeugtyp aufbauen, nicht in den Verkehr gebracht werden. Falls sie in den Verkehr gebracht worden sind, sind sie durch die entsprechenden Halter von Eisenbahnfahrzeugen aus dem Verkehr zu nehmen.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt stellt sicher, dass alle, die Fahrzeuge des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Fahrzeugtyps einsetzen, von dem Widerruf unterrichtet werden, soweit sie dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt sind. Die unterrichteten Eisenbahnen haben zu prüfen, ob ihre Fahrzeuge ebenfalls die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen.

Kapitel 3 Probefahrten

§ 15 Probefahrten

(1) Eisenbahnen und Fahrzeughalter dürfen ohne Genehmigung 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 dem erstmaligen Ersuchen zu gewähren, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.

(3) Werden Probefahrten nicht innerhalb von drei Monaten nach dem erstmaligen Ersuchen seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gewährt, kann das Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung von Probefahrten anordnen, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.

(4) Probefahrten bedürfen nur dann einer Genehmigung, 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 Ausnahmegenehmigung.

(5) Die Genehmigung nach Absatz 4 ist schriftlich oder elektronisch zu beantragen.

(6) Die Genehmigung nach Absatz 4 ist zu erteilen, wenn der Antragsteller

1. für die beantragten Probefahrten ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 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 durchgeföhrt hat und
2. durch eine schriftliche oder elektronische 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 Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

§ 16 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, dass die betreffende Infrastruktur oder Anlage die grundlegenden Anforderungen erfüllt. Hierbei hat der Antragsteller insbesondere die technische Kompatibilität und die sichere Integration nachzuweisen. Dieser Nachweis gilt als erbracht mit Vorlage folgender Unterlagen:

1. einer EG-Prüferklärung nach

- a) Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Verbindung mit Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 einschließlich eines technischen Dossiers nach Anhang IV Nummer 2.4 der Richtlinie (EU) 2016/797, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchgeführt und hierzu eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgestellt hat,
 - b) Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Verbindung mit Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 einschließlich eines technischen Dossiers nach Anhang IV Nummer 2.4 der Richtlinie (EU) 2016/797, nachdem eine bestimmte Stelle ein Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 8 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 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 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,
 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,
 4. einer Freigabe der geprüften Planung,
 5. einer Bestätigung der Verwendbarkeit der Bauprodukte, der sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systeme und von deren Bestandteilen oder der Anwendbarkeit der Bauarten,
 6. eines Nachweises über die durchgeführte Bauüberwachung und
 7. der notwendigen Abnahmeprüfungen.

Der Antragsteller ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss.

(2) Zusätzlich zu Absatz 1 Satz 3 ist für eine Inbetriebnahmegenehmigung des Teilsystems streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, das die Ausrüstung umfasst mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

die Zustimmung der Agentur zu dem Vorhaben vorzulegen, nachdem das Verfahren nach Artikel 19 Absatz 3 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchgeführt worden ist. Wird nach der Zustimmung der Agentur der Entwurf der Leistungsentscheidung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen geändert, ist das Verfahren nach Artikel 19 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Verbindung mit Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchzuführen. Die Übereinstimmung mit dem erzielten Ergebnis des Verfahrens nach Satz 2 ist vorzulegen.

(3) Wenn der Antragsteller bestätigt, dass eine Änderung nicht signifikant ist, hat er über die Änderung Aufzeichnungen zu führen. Die Aufzeichnungen hat der Antragsteller der Genehmigungsstelle auf Verlangen vorzulegen.

(4) Für die Nachweise nach Absatz 1 Satz 3 Nummer 4, 5 und 7 sind die technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen. Bei sicherheitsrelevanten und signifikanten Änderungen, bei welchen eine unabhängige Bewertungsstelle gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 zum Einsatz kommen

muss, kann die Bestätigung für den Nachweis gemäß Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 auch von einer unabhängigen Bewertungsstelle kommen.

§ 17 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: § 16 Absatz 1 Satz 2 und 3 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 bis 7 und Satz 4 sowie Absatz 3 und 4,
2. für die übrige Eisenbahninfrastruktur: § 16 Absatz 1 Satz 2 und 3 Nummer 2 bis 7 sowie Absatz 3 und 4.

§ 18 Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Pflichten des Antragstellers

(1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Antrag und die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen nach § 16 Absatz 1 Satz 3, Absatz 2 und nach Anlage 6 der Genehmigungsstelle 24 Monate vor dem geplanten Inbetriebnahmetermin, spätestens zehn Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

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

(3) Der Antragsteller hat der Genehmigungsstelle zusätzlich zu dem Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine Liste der nach § 6 anzuwendenden Vorschriften vorzulegen. In diese Liste sind aufzunehmen und zu begründen etwaige Abweichungen von

1. den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
2. den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften und,
3. soweit erforderlich, den technischen Vorschriften.

Gleichzeitig sind die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anzugeben oder Nachweise zu führen, dass mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet ist.

(4) Der Antragsteller hat einen Inbetriebnahmeverantwortlichen oder einen 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 § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 bis 7 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.

(5) Soweit von technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise 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 der Ergebnisse des Risikomanagementverfahrens eine Zustimmung im Einzelfall erteilen.

Fußnote

(+++ § 18 Abs. 3 bis 6: Zur Anwendung vgl. § 19 Abs. 3 Satz 3 +++)

(+++ § 18 Abs. 5: Zur Anwendung vgl. § 20 Abs. 4 Satz 2 +++)

§ 19 Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Die Genehmigungsstelle prüft die Antragsunterlagen auf deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit und bestätigt dem Antragsteller innerhalb eines Monats nach deren Vorlage die Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend

prüft sie die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens vier Monate nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über den Antrag. Stellt die Genehmigungsstelle vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat sie 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.

(2) Betrifft die Inbetriebnahmegenehmigung die Ausrüstung mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

so überprüft die Genehmigungsstelle zusätzlich zur Nachvollziehbarkeit der Antragsunterlagen, ob diese Unterlagen mit der Zustimmung der Agentur nach Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 übereinstimmen. Gegebenenfalls überprüft die Genehmigungsstelle die Übereinstimmung der Antragsunterlagen mit dem Ergebnis des nach Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchgeführten Verfahrens.

(3) Hat die Genehmigungsstelle begründete Zweifel an der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, kann sie 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 § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a vorliegen, unterrichtet die Genehmigungsstelle die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe nach Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797, 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 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, oder
2. Erkenntnisse vorliegen über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung
 - a) durch benannte oder bestimmte Stellen, und diese Erkenntnisse eine Rücknahme nach § 36 Absatz 1 oder einen Widerruf nach § 36 Absatz 2 rechtfertigen können, oder
 - b) durch Bewertungsstellen, und diese Erkenntnisse Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 rechtfertigen können.

(5) Erkenntnisse über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung bedeuten nur dann begründete Zweifel, wenn im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung Folgendes erstellt worden ist:

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

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

(7) Die Genehmigungsstelle entscheidet über einen Widerspruch im Rahmen des Verfahrens für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung innerhalb von zwei Monaten.

Kapitel 5

Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur nach Aufrüstung oder Erneuerung

§ 20 Aufrüstung und Erneuerung

Die Inbetriebnahmegenehmigung eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur 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 § 16 oder § 17 zu erfüllen.

§ 21 Anzeige bei Aufrüstung und Erneuerung

(1) Geplante Arbeiten an dem Teilsystem Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie an der übrigen Eisenbahninfrastruktur oder geplante Arbeiten an einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Genehmigungsstelle durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen schriftlich oder elektronisch nach Maßgabe des Absatzes 2 spätestens zehn Wochen vor Baubeginn anzuzeigen.

(2) Der Anzeige sind zur Prüfung Unterlagen beizufügen, die folgende Informationen enthalten:

1. eine Beschreibung der in Betrieb zu nehmenden Anlagen gemäß Nummer 1.1 der Anlage 6,
2. eine Einstufung, ob eine Aufrüstung oder Erneuerung einer in Anlage 4 genannten Maßnahme entspricht,
3. die in Anlage 6 mit einem Sternchen gekennzeichneten Unterlagen, sofern es sich um genehmigungspflichtige Maßnahmen handelt,
4. Angaben zu Inhalt, Umfang und die Dauer der geplanten Zwischenzustände,
5. Angaben zu Inhalt, Umfang und Zeitpunkt der geplanten zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen und
6. Angaben zu Inhalt, Umfang und Zeitpunkt des baulichen Endzustands.

In der Beschreibung nach Nummer 1 sind der Umfang der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen der Aufrüstung 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) 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. Die Genehmigungsstelle legt in der Entscheidung nach § 22 Absatz 1 im jeweiligen Einzelfall fest, wann die vollständigen Unterlagen nach Anlage 6 spätestens vorzulegen sind.

§ 22 Verfahren bei Aufrüstung und Erneuerung

(1) Innerhalb eines Monats nach Eingang der Anzeige und der zur Prüfung erforderlichen Unterlagen entscheidet die Genehmigungsstelle, ob die angezeigte Maßnahme nach § 21 einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Stellt die Genehmigungsstelle 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 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(2) Betrifft die angezeigte Maßnahme die Ausrüstung mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

so prüft die Genehmigungsstelle in enger Zusammenarbeit mit der Agentur die eingereichten Unterlagen und entscheidet, ob die angezeigte Maßnahme nach § 21 einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

(3) Entscheidet die Genehmigungsstelle, 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 bei der Genehmigungsstelle als Zeitpunkt der Antragstellung. Die Genehmigungsstelle bestätigt dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich oder elektronisch diesen Zeitpunkt, nachdem sie entschieden hat, dass eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

(4) Sind der Genehmigungsstelle 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 sie den Anzeigenden.

(5) Falls eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, entscheidet die Genehmigungsstelle über die Erteilung der Genehmigung innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen. Für die Prüfung, ob eine Genehmigung erteilt wird, gelten die §§ 16, 17 und 19 entsprechend mit der Maßgabe, dass sich die Prüfung

auf den von der Aufrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Bestandteils des Eisenbahnsystems einschließlich seiner Schnittstellen beschränkt.

Fußnote

(+++ § 22 Abs. 1 Satz 1: Zur Anwendung vgl. § 30 Abs. 1 Satz 2 +++)

§ 23 Zwischenzustände und zwischenzeitliche Betriebsaufnahme

(1) Für Zwischenzustände ist keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Die betriebliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur 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 2.

(2) Eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb darf ohne Inbetriebnahmegenehmigung nur vorgenommen werden, wenn der Genehmigungsstelle die folgenden Unterlagen vorgelegt werden:

1. die in § 16 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 § 18 Absatz 4 bestellt worden ist, durch einen anderen Mitarbeiter nach § 18 Absatz 4 erstellt worden 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 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 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 10 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 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, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

(2) Im Fall des Absatzes 1 unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union 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.

§ 25a Maßnahmen gegenüber dem Hersteller, wenn Interoperabilitätskomponenten die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen

(1) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass die EG-Konformitätserklärung oder die EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung unberechtigterweise ausgestellt worden ist, so fordert es den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten auf, dass die Interoperabilitätskomponente

1. nicht auf den Markt gebracht wird oder
2. zurückgerufen wird, wenn sie sich bereits auf dem Markt befindet.

(2) Der Hersteller darf die Interoperabilitätskomponente nach Absatz 1 erst wieder verwenden, wenn diese die Voraussetzungen nach § 24 Absatz 1 erfüllt.

(3) Ist eine EG-Konformitätserklärung unberechtigterweise ausgestellt worden, so unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die getroffenen Maßnahmen nach Absatz 1.

§ 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 § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 bis 3 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 zugrunde 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.

(3) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass ein der Marktaufsicht unterfallender Gegenstand nach Absatz 1 die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, kann es

1. dessen Einsatzbereich beschränken,
2. seine Verwendung verbieten,
3. ihn vom Markt nehmen lassen oder
4. ihn zurückrufen.

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) Stellt eine Eisenbahn oder ein Halter von Eisenbahnfahrzeugen während des Betriebs fest, dass ein von ihr oder ihm genutztes Fahrzeug eine der grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so ergreift sie oder er die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um diese Anforderungen wieder zu erfüllen.

(2) Sobald den Eisenbahnen und den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen Hinweise vorliegen, dass die grundlegenden Anforderungen zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht erfüllt waren, informieren sie hierüber die Agentur, das Eisenbahn-Bundesamt und die betroffenen Sicherheitsbehörden.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Daten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 312) in der jeweils geltenden Fassung

1. bis zum 31. Dezember 2020 an das Eisenbahn-Bundesamt zu übermitteln und
2. ab dem 1. Januar 2021 in die webgestützte Anwendung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters zu übertragen.

Abweichend von Satz 1 darf für Durchgangsstrecken im Inland das Infrastrukturregister nach den Vorschriften des Staates geführt werden, in dessen Eisenbahnsystem die Durchgangsstrecke beginnt und endet.

(4) 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.

§ 29a Prüfungen vor der Nutzung eines genehmigten Fahrzeugs

Bevor ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Fahrzeug in dem Verwendungsgebiet einsetzt, das in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegeben ist, prüft es, ob

1. das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen hat und ordnungsgemäß registriert worden ist,
2. das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist und
3. sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt.

§ 30 Pflichten bei Maßnahmen zur Aufrüstung oder Erneuerung

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für nicht genehmigungspflichtige Aufrüstungen und Erneuerungen von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nachzuweisen, dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfüllt sind. Zudem gelten für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur § 16 Absatz 1 und § 18 Absatz 4 Nummer 1 bis 4 und Absatz 5 entsprechend. Die Unterlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt nicht vorzulegen.

(2) Sofern an den aufzurüstenden 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 nach § 35 Absatz 2 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 § 15 Absatz 6, § 16 Absatz 1 Satz 1, § 17, § 20 oder Artikel 46 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 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.

Fußnote

(+++ § 32 Abs. 1: Zur Anwendung vgl. § 18 Abs. 5 Satz 6 +++)

Teil 5 Konformitätsbewertungsstellen

§ 33 Aufgaben der benannten Stellen

(1) Benannte Stellen

1. bewerten bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 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 eine EG-Prüfung nach Artikel 15 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität durch und stellen bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung nach Anhang IV Nummer 2.3 der Richtlinie (EU) 2016/797 aus.

Benannte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn die Interoperabilitätskomponente oder das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfüllt. Sie führen die Konformitätsbewertungen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durch; hierbei gehen sie so vor, wie es für die Bewertung der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponente oder der Übereinstimmung des strukturellen Teilsystems mit den Bestimmungen dieser Verordnung erforderlich ist.

(2) Bei strukturellen Teilsystemen kann die benannte Stelle Zwischenprüfbescheinigungen nach Anhang IV Nummer 2.2 der Richtlinie (EU) 2016/797 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.

Fußnote

(+++ § 33 Abs. 2 bis 5: Zur Anwendung vgl. § 34 Abs. 2 +++)

§ 34 Aufgaben der bestimmten Stellen

(1) Bestimmte Stellen

1. führen bei strukturellen Teilsystemen die Prüfung nach Artikel 15 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 und nach Maßgabe der notifizierten technischen Vorschriften durch,
2. stellen bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung entsprechend Anhang IV Nummer 3.2 der Richtlinie (EU) 2016/797 aus,
3. stellen die technischen Unterlagen entsprechend Anhang IV Nummer 3.3 der Richtlinie (EU) 2016/797 zusammen und fügen diese der Prüfbescheinigung bei.

Bestimmte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften erfüllt. § 33 Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(2) § 33 Absatz 2 und 3 gilt entsprechend.

§ 35 Anerkennungs Voraussetzungen

(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 die Konformitätsbewertungsstelle:

1. Rechtspersönlichkeit besitzt,
2. über die erforderliche Anzahl von Mitarbeitern mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung nach Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 und im Fall einer bestimmten Stelle auch in Verbindung mit Artikel 45 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/797 verfügt, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen,
3. über die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren verfügt, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen,
4. über angemessene Grundsätze und geeignete Verfahren verfügt, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird,

5. über geeignete Verfahren zur Durchführung ihrer Tätigkeiten verfügt; die Verfahren berücksichtigen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie den Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und den Massenfertigungs- oder Seriencharakter des Herstellungsprozesses,
6. über die erforderlichen Mittel verfügt, um die technischen und administrativen Aufgaben in angemessener Weise zu erledigen, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, und Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen hat,
7. eine Haftpflichtversicherung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden abgeschlossen hat, die eine Mindestversicherungssumme in Höhe von 2,5 Millionen Euro für jeden Versicherungsfall sowie mindestens eine zweifache Deckung für das gesamte Jahr aufweisen muss, und
8. unparteilich nach Artikel 31 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist.

§ 35a Anerkennung der benannten Stellen

(1) Eine Stelle kann beim Eisenbahn-Bundesamt schriftlich oder elektronisch beantragen, als benannte Stelle tätig werden zu dürfen. Dem Antrag sind beizufügen:

1. eine Beschreibung
 - a) der Konformitätsbewertungstätigkeiten,
 - b) der Konformitätsbewertungsverfahren und
 - c) der strukturellen Teilsysteme einschließlich der Interoperabilitätskomponenten, für die sie Kompetenz beansprucht, und
2. alle Unterlagen, die erforderlich sind, um überprüfen, anerkennen und regelmäßig überwachen zu können, ob die Stelle die Voraussetzungen des § 35 Absatz 2 erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt bestimmt die Form der Übermittlung.

(2) Die beantragende Stelle kann eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierungsurkunde vorlegen, um die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 Nummer 1, 6, 7 und 8 nachzuweisen. Die fachliche Eignung des eingesetzten Personals nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 und die Eignung der notwendigen Verfahren nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 ist auch bei Vorlage einer Akkreditierung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen.

(3) Die Anerkennung wird durch schriftlichen oder elektronischen Bescheid erteilt. Aus dem Bescheid müssen sich Art, Umfang und Gültigkeitsdauer der Anerkennung ergeben.

(4) Der Bescheid ist unter der aufschiebenden Bedingung zu erteilen, dass nach der Benennung innerhalb von zwei Monaten weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Einwände erhoben haben.

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

(6) Die Einzelheiten des Anerkennungsverfahrens legt das Eisenbahn-Bundesamt fest.

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

§ 35b Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes zur Anerkennung von benannten Stellen

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union

1. über die Anerkennungen als benannte Stelle nach Artikel 37 Absatz 2 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 und
2. über jede wesentliche, nachträglich eintretende Änderung dieser Anerkennung.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission über das Anerkennungsverfahren und über die Überwachung der benannten Stellen sowie über Änderungen in diesen Verfahren.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt der Kommission auf deren Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Benennung oder über Anerkennungsvoraussetzungen der benannten Stellen.

§ 35c Anerkennung der bestimmten Stellen

(1) Eine Stelle kann beim Eisenbahn-Bundesamt schriftlich oder elektronisch beantragen, als bestimmte Stelle tätig werden zu dürfen. Dem Antrag sind beizufügen:

1. eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten sowie der strukturellen Teilsysteme, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, und
2. alle Unterlagen, die erforderlich sind, um überprüfen, anerkennen und regelmäßig überwachen zu können, ob sie die Voraussetzungen des § 35 Absatz 2 erfüllt.

§ 35a Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(2) Die Anerkennung als bestimmte Stelle veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite mit Name und Anschrift der bestimmten Stellen.

(3) § 35a Absatz 2, 3, 5 bis 7 gilt entsprechend.

§ 36 Rücknahme und Widerruf; Einstellung der Tätigkeit

(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 unverzüglich zu unterrichten.

(2) Anerkennungen nach § 35 können widerrufen werden, wenn nachträglich die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 entfallen sind oder die Stelle ihren Verpflichtungen nicht nachkommt. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Die verwaltungsrechtlichen Vorschriften über die Rücknahme und über den Widerruf bleiben unberührt.

(4) Im Fall einer Rücknahme der Anerkennung, eines Widerrufs der Anerkennung oder der Einstellung der Tätigkeit hat die Konformitätsbewertungsstelle die Unterlagen an ihren Rechtsnachfolger oder, soweit ein Rechtsnachfolger nicht vorhanden ist, an den Antragsteller herauszugeben.

§ 37 Unterauftragsvergabe

(1) Konformitätsbewertungsstellen können Unterauftragnehmer oder Zweigunternehmen beauftragen, Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens auszuführen. In diesem Fall hat die Stelle sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 erfüllt.

(2) Die Tätigkeiten von Konformitätsbewertungsstellen dürfen nur an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen werden, wenn der Auftraggeber dem zustimmt.

(3) Die Konformitätsbewertungsstelle informiert das Eisenbahn-Bundesamt, wenn sie Aufgaben an einen Unterauftragnehmer vergibt oder einem Zweigunternehmen überträgt.

(4) Die Konformitätsbewertungsstellen tragen die Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.

(5) Die benannten Stellen halten die Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm gemäß der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgeführten Arbeiten für das Eisenbahn-Bundesamt bereit. Satz 1 gilt entsprechend für bestimmte Stellen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen haben ein Verzeichnis aller ihrer Unterauftragnehmer und ihrer Zweigunternehmen anzulegen und auf dem neuesten Stand zu halten.

§ 37a Vorgehen der Konformitätsbewertungsstelle bei Nichterfüllung der Anforderungen durch den Hersteller

(1) Stellt eine Konformitätsbewertungsstelle fest, dass eine Interoperabilitätskomponente oder ein strukturelles Teilsystem die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so fordert sie den betreffenden Hersteller zu Maßnahmen auf, damit die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Solange die Anforderungen nicht erfüllt werden, stellt die Konformitätsbewertungsstelle keine Prüfbescheinigung aus.

(2) Hat eine Konformitätsbewertungsstelle bereits eine Prüfbescheinigung ausgestellt und stellt sie im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass eine Interoperabilitätskomponente oder ein strukturelles Teilsystem die grundlegenden Anforderungen nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu Maßnahmen auf, damit die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden; wenn der Hersteller ihrer Aufforderung nicht nachkommt,

die Anforderungen zu erfüllen, kann die Konformitätsbewertungsstelle die Prüfbescheinigung aussetzen oder widerrufen.

(3) Ergreift der Hersteller keine Maßnahmen nach Absatz 1 oder 2 oder genügen diese nicht, um die Erfüllung der Anforderungen sicherzustellen, schränkt die Konformitätsbewertungsstelle alle betreffenden Prüfbescheinigungen ein, setzt sie aus oder widerruft sie.

§ 37b Meldepflichten der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Benannte Stellen melden dem Eisenbahn-Bundesamt

1. jede Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Prüfbescheinigung,
2. alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und auf die Bedingungen der Benennung,
3. jedes Auskunftersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben, und
4. auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen, sie ausgeführt haben.

Satz 1 gilt für bestimmte Stellen entsprechend.

(2) Erlangt eine Konformitätsbewertungsstelle Kenntnis darüber, dass die Voraussetzungen einer Prüfbescheinigung bei deren Ausstellung nicht vorlagen, informiert sie unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt.

(3) Benannte Stellen übermitteln den anderen benannten Stellen, die ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten für gleichartige Interoperabilitätskomponenten und strukturellen Teilsystemen nachgehen, Informationen über die negativen und auf Verlangen auch über die positiven Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

(4) Benannte Stellen übermitteln der Agentur

1. die Prüfbescheinigungen für strukturelle Teilsysteme und
2. die EG-Konformitäts- und die EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten.

§ 37c Weitere Pflichten der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle dürfen die Tatsachen, die ihnen im Rahmen einer Konformitätsbewertung bekannt geworden sind und deren Geheimhaltung im Interesse der Konformitätsbewertungsstelle oder eines Dritten liegt, nicht offenbaren oder verwerten, auch wenn ihre Tätigkeit beendet ist. Die von der Konformitätsbewertungsstelle zu beachtenden Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten bleiben unberührt.

(2) Die Vergütung der obersten Führungsebene und des Konformitätsbewertungspersonals darf sich nicht nach der Zahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.

(3) Die Konformitätsbewertungsstellen veröffentlichen mindestens einmal jährlich die nach Anhang IV Nummer 2.7 der Richtlinie (EU) 2016/797 vorgesehenen Angaben. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 37d Mitarbeit in Koordinierungsgruppen

(1) Benannte Stellen haben an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen, die im Rahmen des einschlägigen Unionsrechts geschaffen worden sind, mitzuwirken. Benannte Stellen haben dafür zu sorgen, dass ihr Konformitätsbewertungspersonal über die Aktivitäten der Koordinierungsgruppe informiert wird. Sie haben die Entscheidungen und Dokumente, die die Koordinierungsgruppe erarbeitet hat, als allgemeine Leitlinien anzuwenden.

(2) Benannte Stellen, die für die Teilsysteme „streckenseitige und fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ benannt sind, haben an den Aktivitäten der nach Artikel 29 der Verordnung (EU) 2016/796 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mitzuwirken. Sie haben dafür zu sorgen, dass ihr Konformitätsbewertungspersonal über die Aktivitäten der ERTMS-Arbeitsgruppe informiert wird. Sie haben die Leitlinien anzuwenden, die die ERTMS-Arbeitsgruppe erarbeitet hat. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht

oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden benannten Stellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe mit, um die Leitlinien zu erörtern und fortlaufend zu verbessern.

(3) Bestimmte Stellen haben an den Aktivitäten einer Koordinierungsgruppe mitzuwirken, die vom Eisenbahn-Bundesamt einzurichten ist. Bestimmte Stellen haben dafür zu sorgen, dass ihr Konformitätsbewertungspersonal über die Aktivitäten der Koordinierungsgruppe informiert wird. Sie haben die Entscheidungen und Dokumente, die die Koordinierungsgruppe erarbeitet hat, als allgemeine Leitlinien anzuwenden.

Teil 6

Register für Fahrzeuge und Fahrzeugkennzeichnung

§ 38 (weggefallen)

§ 38a Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt hat in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister die Angaben der Fahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland einzutragen sind nach Anhang II des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53) in der jeweils geltenden Fassung

1. einzutragen und
2. auf dem neuesten Stand zu halten.

(2) Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben die Einstellung eines neuen Fahrzeugs vor dem erstmaligen Inverkehrbringen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister auf elektronischem Weg beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen. Sie haben Änderungen der Angaben, die in das Register einzustellen sind, auf elektronischem Weg mitzuteilen.

(3) Zugriffsberechtigte nach Anhang II Nummer 3.3.2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 erhalten auf Antrag Auskünfte zu den im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister gespeicherten Angaben beim Eisenbahn-Bundesamt, wenn die Zugriffsberechtigten sich in der Bundesrepublik Deutschland befinden.

§ 39 Fahrzeugkennzeichnung

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt weist jedem Fahrzeug mit Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eine europäische Fahrzeugnummer zu. Satz 1 gilt auch im Fall der Erteilung der Fahrzeugtypgenehmigung.

(2) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf ein Fahrzeug erst dann verwenden, wenn

1. das Fahrzeug in ein Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen und die europäische Fahrzeugnummer aktiviert worden ist und
2. die europäische Fahrzeugnummer am Fahrzeug angebracht worden ist
 - a) bis zum 15. Juni 2021 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,
 - b) ab dem 16. Juni 2021 nach den Vorgaben der Anlage H der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 5) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 40 Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

(1) Die Genehmigungsstelle 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), der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist, innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen.

(2) Der Antragsteller hat der Genehmigungsstelle mit dem Antrag auf Fahrzeugtypgenehmigung 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 und
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 gemäß Nummer 1 müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen zur Baumusterprüfbescheinigung entsprechen. Die Angaben gemäß Nummer 2 müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen der Prüfbescheinigungen entsprechen.

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

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

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten für Versionen eines Fahrzeugtyps oder einer Fahrzeugtypvariante 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 § 9 Absatz 1 oder Absatz 3 ein Fahrzeug in Verkehr bringt,
2. ohne Genehmigung nach § 9 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 4 Satz 1 ein Teilsystem oder eine Eisenbahninfrastruktur in Betrieb nimmt,
3. entgegen § 23 Absatz 2 eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme vornimmt,
4. entgegen § 24 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt,
5. entgegen § 30 Absatz 2 Satz 1 ein Fahrzeug nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig aus dem Betrieb nimmt,
6. entgegen § 30 Absatz 2 Satz 2 ein dort genanntes Fahrzeug in Betrieb nimmt,
7. entgegen § 33 Absatz 1 Satz 2 oder § 34 Absatz 1 Satz 2 eine Prüfbescheinigung ausstellt oder
8. entgegen § 39 Absatz 2 ein Fahrzeug verwendet.

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

1. entgegen § 21 Absatz 1 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht,
2. entgegen § 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 § 32 Absatz 1 Satz 2 eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig aushändigt,
4. entgegen § 32 Absatz 2 Satz 1 eine Aufzeichnung nicht oder nicht richtig führt oder
5. 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) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben dem Eisenbahn-Bundesamt die erforderlichen Angaben nach § 38 Absatz 1 bezüglich ihrer Fahrzeuge, die sich am 11. August 2018 bereits im Betrieb befanden, in einem vom Eisenbahn-Bundesamt bestimmten Format bis zum 1. August 2020 zu übermitteln. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt die Angaben unverzüglich in das Fahrzeuginstanzregister ein.

(2) Sofern für ein Fahrzeug das Verwendungsgebiet erweitert werden soll und hierfür eine Genehmigung erforderlich ist, gilt eine Inbetriebnahmegenehmigung als eine Genehmigung für das Inverkehrbringen.

(3) Die Inbetriebnahmegenehmigung des Teilsystems streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die die Ausrüstung umfasst mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

unterliegt bis zum 16. Juni 2031 nicht dem Verfahren nach § 16 Absatz 2, wenn die Verträge vor dem 15. Juni 2016 unterzeichnet worden sind. In diesem Fall arbeitet das Eisenbahn-Bundesamt mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die technischen Lösungen entsprechend dem Artikel 30 Absatz 3 und dem Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 in vollem Umfang interoperabel sind.

(4) § 38a ist erstmals ab dem 16. Juni 2021 anzuwenden.

(5) Fahrzeuge, denen aufgrund der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung oder der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung in der Fassung vom 11. August 2018 Serienzulassungen erteilt worden sind, dürfen ab dem 16. Juni 2020 ohne eine Genehmigung für das Inverkehrbringen oder ohne eine Fahrzeugtypgenehmigung nicht mehr in Betrieb genommen werden. Serienzulassungen, die nach einer in Satz 1 genannten Verordnung erteilt worden sind, verlieren ab dem 16. Juni 2020 ihre Gültigkeit. Fahrzeuge, die bis zum 16. Juni 2020 in Betrieb genommen worden sind, dürfen weiterhin betrieben werden.

(6) Das Eisenbahn-Bundesamt verwendet die Eintragungsfunktion nach Nummer 2.1.4 des Anhangs II des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 bis zum 16. Juni 2024 dezentral.

(7) Im Ausland betriebene Fahrzeuge,

1. die dort über eine gültige Zulassung verfügen und
2. die am 24. Juni 2020 auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden,

können abweichend von § 11 Absatz 3 weiterhin nach § 21 Absatz 1 in der Fassung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270) auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden.

§ 43 Befristung

§ 38 tritt am 16. Juni 2021 außer Kraft.

Anlage 1 (zu § 4 Absatz 1)

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

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1288 - 1293)

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), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist, 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 vom 11.10.2002, 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 Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 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), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist, 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 vom 14.4.2008, 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 vom 11.10.2002, 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 bestimmbaren 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), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist, 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 Beschluss 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 vom 11.10.2002, 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 vom 15.10.2016, S. 94), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist, 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 3 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“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (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 vom 11.10.2002, 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 gebotenen 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 nach Maßgabe der Übergangsregelungen des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 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 2)

Übrige Eisenbahninfrastruktur

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1294 - 1296)

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 Ramppfähle 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 Oberbaus 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 Neigetechne-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 Betriebsfernprechanlagen und -systeme in besetzten und unbesetzten Betriebsstellen für die Betriebsabwicklung in Bahnhöfen und auf der freien Strecke sowie die elektrische Zugförderung, wie All- und Mehrfachfernprechanlagen, 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.

Fußnote

Anlage 2 Abschnitt 2.3 Kursivdruck: Aufgrund offensichtlicher Unrichtigkeit wurde die Ziffer "2.2.3" durch die Ziffer "2.3.3" ersetzt

Anlage 3 (weggefallen)

Anlage 4 (zu § 9 Absatz 3 und 4 sowie § 21 Absatz 2) Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung einzustufen sind

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1298 - 1301)

1. Allgemeines

Als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung gelten alle Maßnahmen an Bestandteilen des Eisenbahnsystems, die

- 1.1 jeweils in Kapitel 7 der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung näher bezeichnet sind,
- 1.2 in den Umsetzungsplänen zu den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität vorgeschrieben sind oder
- 1.3 eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen.

2. Teilsystem Infrastruktur sowie die entsprechende übrige Eisenbahninfrastruktur

Als genehmigungspflichtige Aufrüstung 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 Aufrüstungen 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 Aufrüstung 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 Aufrüstung 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 *Fahrsperrung 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 Neuerrichtung 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 Aufrüstung oder Erneuerung am Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung der Klasse B und des Zugbeeinflussungssystems ZBS (Berliner S-Bahn) gelten:
- 4.2.1 der erstmalige Einbau oder die erstmalige Installation von fahrzeugseitigen Anlagen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung,

- 4.2.2 der erstmalige Einbau oder die erstmalige Installation von fahrzeugseitigen Funkschnittstellen für die Sprach- und Datenkommunikation,
- 4.2.3 die Aktivierung zusätzlicher oder veränderter Sicherungsmodi eines bestehenden Zugsicherungssystems; Änderungen sind für ein davon betroffenes Fahrzeug nicht genehmigungspflichtig, wenn
 - 4.2.3.1 die Änderungen vollständig innerhalb des Teilsystems fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung ausgeführt werden,
 - 4.2.3.2 die Schnittstellen zum Fahrzeug gleich bleiben und davon nicht betroffen sind,
 - 4.2.3.3 sich keine Auswirkungen auf das übrige Fahrzeug ergeben und
 - 4.2.3.4 dies auf Grundlage einer (Zwischen-)Prüfbescheinigung einer bestimmten Stelle im Rahmen einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden für das geänderte Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung nach § 27 bestätigt wird;
- 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.

-
- * 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 § 9 Absatz 4)

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

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1302 - 1305)

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 dazugehörigen 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, Automattüren, 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 Zähleinrichtungen,
- 3.2.9 alle Maßnahmen bezüglich elektrischer Zugvorheizanlagen und elektrischer Weichenheizrichtungen 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 Langsamfahrtsignalen 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 Baugleissperren 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 (punkt förmige 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 § 18 Absatz 1 und § 21) Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1306 - 1307)

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 Konformitätserklärungen der Interoperabilitätskomponenten in Kopie,
- 2.2 Liste der Ausnahmegenehmigungen nach § 5 oder Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 und den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
- 2.3 Liste der Ausnahmen von den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach § 5 im Fall von Aufrüstungen oder Erneuerungen und
- 2.4 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 Zulassungsentscheidung, 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

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 1308)

- 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.