

ACHTUNG !

Diese Verordnung ist durch die 13. Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften am 11. August 2018 außer Kraft getreten. Gleichzeitig ist die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) in Kraft getreten. Gemäß § 42 der EIGV (Übergangsvorschriften) können jedoch bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen das Antrags- und das Genehmigungsverfahren noch nach dieser Verordnung durchgeführt werden.

Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

(Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV)

vom 5. Juli 2007 (BGBl I S. 1305),
zuletzt geändert durch die Zehnte Verordnung zur Änderung
eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 12. Mai 2016

§ 1 Anwendungsbereich

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

(2) Diese Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem und umfasst

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

von Bestandteilen dieses Systems.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für

1. Netze des Regionalverkehrs und Regionalbahnen;
2. Eisenbahninfrastrukturen nicht öffentlicher Eisenbahnen des Güterverkehrs und ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge;
3. Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
4. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren.

Satz 1 gilt nicht für Infrastrukturen des Transeuropäischen Netzes nach Anlage 1 und die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge, es sei denn, es handelt sich dabei um an diese anschließende und selbst nicht zum Transeuropäischen Netz gehörende Infrastrukturen sowie die darauf verkehrenden Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge dürfen bis in den nächsten Bahnhof einer zum Transeuropäischen Netz nach Anlage 1 zählenden Infrastruktur verkehren.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. „Interoperabilität“ die Eignung des Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr;
2. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführten strukturellen und funktionellen Teilsysteme;
3. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, einschließlich Computerprogrammen und anderen immateriellen Produkten, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen;
4. „Grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG beschriebenen Bedingungen;
5. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2008/57/EG, des Kapitels II 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 des Kapitels II 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), von denen die Richtlinie 96/48/EG und die Richtlinie 2001/16/EG 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;
6. „Benannte Stellen“ Stellen im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;
7. „Umrüstung“ Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verändert wird;
8. „Erneuerung“ Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
9. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
10. „Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung neuer technischer oder betrieblicher Parameter von Fahrzeugen sowie Fahrten zur Erprobung des sicheren Betriebs von Fahrzeugen;
11. „Bevollmächtigter“ derjenige, der vom Hersteller einer Interoperabilitätskomponente in einer schriftlichen Erklärung beauftragt worden ist, bezüglich bestimmter ihm nach dieser Verordnung auferlegter Pflichten in seinem Namen zu handeln;
12. „Serie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;
13. „Serienzulassung“ die Zulassung einer Fahrzeugserie;

14. „Fahrzeugtyp“ Typ entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs nach einer einzigen EG-Baumusterprüfbescheinigung nach Anhang I Modul SB des Beschlusses 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1);
15. „Veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile des Teilsystems, die im Rahmen der beantragten Variantenzulassung oder der angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden;
16. „Auswirkungen auf das Teilsystem“ alle Tatsachen oder Sachverhalte, die bewirken, dass das Teilsystem durch die Umrüstung oder Erneuerung stärkeren, größeren oder andersartigen Belastungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im zuletzt genehmigten Zustand;
17. „Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug“ alle Tatsachen oder sonstigen Sachverhalte, die bewirken, dass das Fahrzeug stärkeren, größeren oder andersartigen Belastungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im zuletzt genehmigten Zustand.

§ 3

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

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

§ 4

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Technische Spezifikationen) sind nach Maßgabe der Anlagen 1 und 2 anzuwenden. Die Anwendung von Technischen Spezifikationen, die unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht sind, bleibt unberührt.

(2) Neue Technische Spezifikationen oder Änderungen dieser erfordern keine Anpassungen bei bestehenden Infrastrukturen oder Fahrzeugen, sondern sind erst im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen anzuwenden. Satz 1 gilt nicht, sofern eine Pflicht zur Anpassung ausdrücklich festgelegt ist. Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen finden die Technischen Spezifikationen in Bezug auf die jeweilige Umrüstung und Erneuerung Anwendung.

Zweiter Teil

Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung

§ 5 Ausnahmen von der Anwendung von Technischen Spezifikationen

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

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

(2) Der Antragsteller muss dem Antrag vollständige Unterlagen mit den Angaben nach Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG beifügen. Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird.

(3) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 9 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG über den Antrag. Sie übermittelt der Kommission eine Liste der Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 1 auf deutschem Gebiet in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium nach Artikel 2 Buchstabe t der Richtlinie 2008/57/EG binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation.

(4) Die Entscheidung der Sicherheitsbehörde ergeht schriftlich, nachdem das nach Artikel 9 Absatz 2, 4 und 5 in Verbindung mit Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehene Verfahren abgeschlossen ist. Sofern die Sicherheitsbehörde Ausnahmen von der Anwendbarkeit Technischer Spezifikationen nach Absatz 1 zulässt, erstellt sie ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden nationalen Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.

§ 6

Inbetriebnahmegenehmigung von strukturellen Teilsystemen

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

(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung kann beantragt werden von

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

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

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

1. einer EG-Prüferklärung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG einschließlich der technischen Unterlagen, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und darüber eine Konformitätsbescheinigung ausgestellt hat,
2. der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften, deren Anwendung für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich ist,
3. der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem Eisenbahnsystem und
4. der Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Fall der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 statt der Technischen Spezifikationen zu beachten sind.

Die Sicherheitsbehörde kann, soweit ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den erforderlichen Unterlagen vorliegt und das trotz einer erteilten Konformitätsbescheinigung den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang genügt, anordnen, dass der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser Prüfungen vorzulegen hat. Die Entscheidung nach Satz 1 ist in den Fällen des Satzes 1 Nummer 2, 3 und 4 vorbehaltlich der folgenden Sätze auf Grund des technischen Regelwerks, das zum Zeitpunkt der Antragstellung anwendbar ist, zu treffen. Liegt die Antragstellung mehr als sieben Jahre zurück, so ist das technische Regelwerk zugrunde zu legen, das zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar war. Endet die Gültigkeit der in Satz 1 Nummer 1 genannten Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle vor Ablauf der sieben Jahre, so ist das technische Regelwerk zugrunde zu legen, das zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Gültigkeitsdauer anwendbar war. Wird bis zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bekannt, dass bei einem bereits genehmigten Teilsystem die Voraussetzungen vorliegen, unter denen die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, kann die Sicherheitsbehörde für ein zu genehmigendes Teilsystem, das hinsichtlich seiner Bauweise und Funktion vergleichbar ist,

1. anordnen, dass

- a) der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchzuführen und deren Ergebnis vorzulegen hat,

b) der Antragsteller Änderungen des technischen Regelwerks, die nach dem Zeitpunkt der Antragstellung ergangen sind, zu beachten hat,

2. die Prüfungen nach Nummer 1 Buchstabe a selber durchführen oder

3. die Inbetriebnahmegenehmigung mit Nebenbestimmungen versehen.

(4) Sofern für ein strukturelles Teilsystem noch keine Technischen Spezifikationen anwendbar sind, trifft die Sicherheitsbehörde die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung bei Nachweis

1. der Einhaltung der für das strukturelle Teilsystem maßgeblichen Rechtsvorschriften, soweit sie die grundlegenden Anforderungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 Nummer 2 regeln, und
2. der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem Eisenbahnsystem im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 Nummer 3.

Absatz 3 Satz 3 bis 6 gilt entsprechend.

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

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

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

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

(9) Der Inhaber einer Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug hat bei erstmaliger Inbetriebnahme eine europäische Fahrzeugnummer im Sinne des Artikels 32 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG am Fahrzeug nach näherer Weisung der Sicherheitsbehörde anzubringen.

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

§ 7 Serienzulassung

(1) Für serienweise zu fertigende sowie umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, können

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

bei der Sicherheitsbehörde die Zulassung der Fahrzeugserie beantragen.

(2) Die Serienzulassung wird erteilt, wenn

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

Die Serienzulassung ist auf sieben Jahre, längstens jedoch auf die Geltungsdauer der zugrunde liegenden Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle nach § 6 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 zu befristen. Die Serienzulassung wird auf Antrag verlängert; Satz 1 gilt entsprechend. Die Zulässigkeit der Inbetriebnahmen nach Absatz 3 wird durch das Erlöschen der Serienzulassung auf Grund des Ablaufs der Fristen nach Satz 2 nicht berührt.

(3) Abweichend von § 6 Absatz 3 und 4 sowie von § 9 Absatz 1 ist eine Inbetriebnahmegenehmigung für die einzelnen Fahrzeuge der zugelassenen Fahrzeugserie nicht erforderlich. Der Halter darf die mit der zugelassenen Serie übereinstimmenden Fahrzeuge während der Geltungsdauer der Serienzulassung ohne weitere behördliche Entscheidung in Betrieb nehmen. Die Übereinstimmung hat der Inhaber der Serienzulassung schriftlich zu erklären und diese Erklärung zusammen mit einer Kopie der Serienzulassung und den dazugehörigen Anlagen mit jedem Einzelfahrzeug der zugelassenen Serie dem Halter zu übergeben. Der Halter oder sein Bevollmächtigter hat die vorgenannten Unterlagen während der gesamten Nutzungszeit des Fahrzeugs aufzubewahren und auf Verlangen der Sicherheitsbehörde vorzulegen. § 14 Absatz 1 gilt entsprechend.

(4) Der Halter darf das Fahrzeug erst dann in Betrieb nehmen, wenn

1. die europäische Fahrzeugnummer nach § 6 Absatz 9 vergeben,
2. diese nach § 6 Absatz 9 am Fahrzeug angebracht und
3. das Fahrzeug mit der für die Inbetriebnahme erforderlichen Nummer nach § 20 Absatz 2 im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen worden ist.

Die Sicherheitsbehörde entscheidet für nach § 9 Absatz 1 umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge mit der Serienzulassung über das Erfordernis der Registrierung nach Satz 1 Nummer 3 und der Änderung der europäischen Fahrzeugnummer.

(5) Werden sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen einer zugelassenen Serie festgestellt, dürfen weitere Fahrzeuge der zugelassenen Serie nur dann entsprechend Absatz 3 in

Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist.

(6) Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung zu unterrichten.

§ 7a Zulassung von Fahrzeugvarianten

(1) Für ein Fahrzeug, welches mit den Fahrzeugen einer nach § 7 Absatz 2 zugelassenen Serie in Teilen übereinstimmt (Fahrzeugvariante), kann die Inbetriebnahmegenehmigung auf Grundlage der Serienzulassung beantragt werden. Die Inbetriebnahmegenehmigung für die Fahrzeugvariante wird erteilt bei

1. Vorlage der Serienzulassung für die Erstserie und einer Erklärung des Antragstellers, in welchen Teilen die Fahrzeugvariante mit der Erstserie übereinstimmt, und
2. Nachweis der Erfüllung der Anforderungen nach § 6 Absatz 3 oder 4 für die
 - a) nicht mit der Erstserie übereinstimmenden Teile der Fahrzeugvariante und
 - b) Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug.

Die Entscheidung nach Satz 2 trifft die Sicherheitsbehörde auf Grund des Standes des technischen Regelwerks, welcher nach § 6 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 für die Erstserie anwendbar war. Liegt die Antragstellung für die Zulassung der Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, gilt § 6 Absatz 3 Satz 4 entsprechend. § 6 Absatz 3 Satz 5 und 6 gilt entsprechend.

(2) Für eine Fahrzeugvariante kann eine Serienzulassung nach § 7 Absatz 1 beantragt werden. Die Serienzulassung wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung nach Absatz 1 erteilt wird.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend für eine Fahrzeugvariante, die in Teilen mit den Fahrzeugen der Serie und in Teilen mit auf dieser Serie beruhenden weiteren Fahrzeugvarianten übereinstimmt. Maßgeblich für den nach Absatz 1 Satz 3 anzuwendenden Regelwerksstand ist der zuerst gestellte Antrag auf Serienzulassung.

§ 7b Genehmigung von Fahrzeugtypen

(1) Für Fahrzeuge und serienweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge erteilt die Sicherheitsbehörde eine Typengenehmigung nach den Absätzen 2 und 3.

(2) Die Genehmigung eines Fahrzeugtyps kann ohne die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs dieses Typs auf Grundlage einer EG-Baumusterprüfung nach Anhang I Modul SB des Beschlusses 2010/713/EU erteilt werden. § 6 Absatz 2 bis 10 gilt entsprechend.

(3) Im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6 für Fahrzeuge wird gleichzeitig der Fahrzeugtyp genehmigt.

(4) Für Fahrzeuge, die mit einem genehmigten Fahrzeugtyp konform sind, ist eine Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6 oder eine Serienzulassung nach § 7 auf der Grundlage einer Konformitätserklärung nach dem Anhang der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission vom 1. März 2011 über das Muster der Konformitätserklärung für genehmigte Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 8) mit einem in einem Mitgliedstaat genehmigten Typ ohne weitere technische Prüfung zu erteilen. § 6 Absatz 3 Satz 6 gilt entsprechend. Sind die einschlägigen Bestimmungen in den Technischen Spezifikationen oder den anwendbaren Vorschriften, auf deren Grundlage die Genehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt worden ist, nachträglich geändert worden, so kann die Sicherheitsbehörde die erteilte Typgenehmigung ganz oder teilweise widerrufen. Der Widerruf darf sich nur auf die Teile der Typgenehmigung erstrecken, die durch sicherheitsrelevante Änderungen der einschlägigen Bestimmungen betroffen sind. Die Sicherheitsbehörde darf eine Erneuerung der Typgenehmigung nur und insoweit verlangen, wie sich in den einschlägigen Bestimmungen sicherheitsrelevante Änderungen ergeben haben. Schnittstellen zu anderen Teilsystemen sind dabei zu berücksichtigen. Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend. Ein Widerruf oder die Erneuerung der Typgenehmigung berührt keine Inbetriebnahmegenehmigungen oder Serienzulassungen, die die Sicherheitsbehörde bereits auf der Grundlage genehmigter Typgenehmigungen erteilt hat.

(5) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Europäische Eisenbahnagentur über erteilte, geänderte, ausgesetzte oder widerrufenen Typengenehmigungen nach Maßgabe des Artikels 3 in Verbindung mit 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).

§ 8

Vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Abweichend von § 6 Abs. 3 und 4 ist Eisenbahnen, Haltern von Fahrzeugen und Herstellern für ein von ihnen betriebenes und im Ausland dafür bereits zugelassenes Fahrzeug, das hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen nicht vollständig durch Technische Spezifikationen geregelt ist, eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen bei Nachweis,

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

(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung ist schriftlich zu beantragen. Neben der ausländischen Zulassung des Fahrzeugs sind die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen beizufügen. Außerdem sind Angaben erforderlich zum Verwendungszweck, zum Betrieb, zur In-

standhaltung und gegebenenfalls zu den technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden.

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

(4) Im Ausland zugelassene Fahrzeuge benötigen, soweit auf sie nach Maßgabe des § 3a der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung die Vorschriften eines andern Mitgliedstaates angewandt werden, keine Inbetriebnahmegenehmigung, wenn sie auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken und der sie begrenzenden Betriebsstellen betrieben werden.

§ 9

Umfangreiche Umrüstung und Erneuerung von strukturellen Teilsystemen

(1) Eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6. Abweichend von § 6 Absatz 2 kann der Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung auch durch den Betreiber des strukturellen Teilsystems gestellt werden.

(2) Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den Halter oder Betreiber des strukturellen Teilsystems schriftlich anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Beschreibung der geplanten Arbeiten sowie eine Einstufung des Umfangs anhand der Merkmale der Anlage 3 beizufügen. In der Beschreibung sind der Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das strukturelle Teilsystem darzulegen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

(3) Umfangreich sind Umrüstungen oder Erneuerungen, die in Anlage 3 aufgeführt sind.

(4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der Beschreibung sowie der Einstufung der geplanten Arbeiten bestätigt die Sicherheitsbehörde schriftlich, ob nach der angezeigten Einstufung nach Absatz 2 Satz 2 eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel in der angezeigten Einstufung fest, hat sie dem Anzeigenden unter Angabe der Mängel Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist der Lauf der Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt. Sind der Behörde sicherheitsrelevante Mängel an dem angezeigten Teilsystem, oder hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Teilsystemen bekannt, informiert sie den Anzeigenden.

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

(6) Eine Umrüstung oder Erneuerung eines Fahrzeuges ist nach dem technischen Regelwerk durchzuführen, das zum Zeitpunkt der Anzeige nach Absatz 2 Satz 1 gilt, soweit die Umrüstung oder Erneuerung die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile betrifft oder Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug haben kann. Abweichend von Satz 1

1. kann für eine Umrüstung oder Erneuerung eines Fahrzeuges, das auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Serienzulassung nach § 7 Absatz 2 in Betrieb genommen worden ist, oder für das eine Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Zulassung einer Fahrzeugvariante nach § 7a Absatz 1 erteilt worden ist, die Entscheidung nach Absatz 1 auf Grund des Standes des technischen Regelwerks, welches nach § 6 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 für die Erstserie anwendbar war, getroffen werden; liegt die Antragstellung für die Zulassung der Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, gilt § 6 Absatz 3 Satz 4 entsprechend; § 6 Absatz 3 Satz 5 und 6 gilt entsprechend;
2. kann der Halter oder Betreiber für die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) 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 zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6) geändert worden ist, durchführen.

(7) Eine nicht umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines Fahrzeugs hat der Halter oder Betreiber zu dokumentieren. Abweichend von Absatz 6 Satz 2 Nummer 2 kann für eine nicht umfangreiche Umrüstung die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug durch eigene Sicherheitsmethoden durchgeführt werden. Sofern an dem umzurüstenden oder zu erneuernden oder einem in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeug sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder die Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug betreffen, sind die betroffenen Fahrzeuge durch den Halter unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen. Diese Fahrzeuge dürfen durch den Halter erst dann wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist. Auf die Dokumentation von Maßnahmen nach Satz 1 und Satz 4 ist § 14 anzuwenden. Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel zu unterrichten.

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

(9) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems oder die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen auf das Teilsystem, deren Umfang der Antragsteller festzulegen hat. Die Festlegung ist von der Si-

cherheitsbehörde nur bei begründeten Zweifeln zu hinterfragen. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist der Lauf der Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

Dritter Teil

Interoperabilitätskomponenten

§ 10

Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten

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

1. sie den für sie einschlägigen Bestimmungen der Technischen Spezifikationen entsprechen,

2. sie nach Maßgabe der jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen einer Bewertung der Konformität und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, der Gebrauchstauglichkeit unterzogen worden sind und

3. für sie eine EG-Konformitätserklärung und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, eine Gebrauchstauglichkeitserklärung nach Artikel 13 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG erteilt worden ist.

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

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

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

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für zusammengesetzte Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Artikels 13 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG für die Herstellung

zum Eigengebrauch und im Fall wesentlicher Änderungen an bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten oder wesentlicher Änderungen in Bezug auf ihre Verwendung.

§ 11

Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen

(1) Ergreift die Sicherheitsbehörde Maßnahmen nach § 5a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, weil eine Interoperabilitätskomponente die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, führt sie das Verfahren nach Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG durch und unterrichtet unverzüglich die Kommission sowie die anderen Mitgliedstaaten.

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

Vierter Teil

Pflichten der Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, Hersteller

§ 12

Pflichten der Eisenbahnen und der Halter von Eisenbahnfahrzeugen

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

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

2. ein Infrastrukturverzeichnis oder Fahrzeugverzeichnis nach Maßgabe der anwendbaren Technischen Spezifikationen und des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters (ABI. L 256 vom 1.10.2011, S. 1) erstellt, aktualisiert und auf ihrer Internetseite veröffentlicht, die Adresse der Internetseite im Bundesanzeiger bekannt gemacht und diese Verzeichnisse nach ihrer Erstellung und nach jeder Aktualisierung der Sicherheitsbehörde in einem von dieser bestimmten elektronischen Dateiformat übermittelt werden.

§ 13 Mitwirkungspflichten

(1) Stellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

1. Eisenbahnen oder Halter von Fahrzeugen mit Sitz im Inland oder

2. Hersteller von Interoperabilitätskomponenten oder strukturellen Teilsystemen mit Sitz im Inland

fest, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG nicht entspricht oder die mit der Betrauung verbundenen Pflichten nicht erfüllt, so ist das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu unterrichten. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt dies der Kommission mit.

(2) Absatz 1 Satz 1 gilt entsprechend, soweit die nach Absatz 1 Verpflichteten Anhaltspunkte dafür haben, dass eine deutsche benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG nicht genügt.

§ 14 Aufbewahrungspflichten

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

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

Fünfter Teil

Benannte Stellen

§ 15

Aufgaben der benannten Stellen

(1) Benannte Stellen haben auf schriftlichen Antrag hin

1. bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang IV Nr. 2 der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen zu bewerten und bei Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit eine Prüfbescheinigung auszustellen,
2. bei Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen durchzuführen und bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung nach Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2008/57/EG auszustellen und die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 4 der Richtlinie 2008/57/EG zu erstellen und der Prüfbescheinigung beizufügen.

Im Fall des Satzes 1 Nummer 2 kann die benannte Stelle Zwischenprüfbescheinigungen nach Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen. Die benannte Stelle kann Konformitätsbescheinigungen für eine Serie von Teilsystemen oder bestimmter Teile dieser Teilsysteme ausstellen, soweit es nach den einschlägigen Technischen Spezifikationen zulässig ist.

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

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

(4) Die benannten Stellen veröffentlichen die nach Anhang VI Nummer 7 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehenen Angaben regelmäßig. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 16 Unterauftragsvergabe

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

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

§ 17 Sonstige Pflichten der benannten Stellen

(1) Hat eine deutsche benannte Stelle Anhaltspunkte dafür, dass eine andere benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG nicht genügt, hat sie unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt zu unterrichten.

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

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

(4) Die benannten Stellen haben mit der Koordinierungsgruppe nach Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie 2008/57/EG zusammenzuarbeiten.

§ 18 Übertragungsverfahren für benannte Stellen

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

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

§ 19 **Rücknahme, Widerruf**

(1) Die Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle ist zurückzunehmen, wenn bekannt wird, dass bei der Übertragung die in Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführten Kriterien nicht vorlagen.

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

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

S e c h s t e r T e i l

F a h r z e u g e i n s t e l l u n g s r e g i s t e r

§ 20 **Inhalt des Fahrzeugeinstellungsregisters**

(1) Das Fahrzeugeinstellungsregister enthält die Inhalte und Formate, die in den

1. Nummern 1 und 4 des Anhangs der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30), die zuletzt durch Artikel 5 des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1, L 101 vom 4.4.2014, S. 15) geändert worden ist, und
2. Anlagen 1 bis 4 der Entscheidung 2007/756/EG

konkretisiert worden sind

(2) Neue Fahrzeuge sind mit der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung in das Register einzustellen, wenn diese nicht bereits in dem nationalen Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft registriert sind. Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen haben für den Antrag auf Eintragung in das Fahrzeugeinstellungsregister das von der Registerbehörde vorgegebene Standardformblatt im Sinne der Anlage 4 der Entscheidung 2007/756/EG zu verwenden.

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

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

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

§ 21

Zugang zum Fahrzeugeinstellungsregister

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

(2) Auf Antrag von Regulierungsstellen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. EG Nr. L 75 S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist, der Europäischen Eisenbahnagentur, von Eisenbahnen, Haltern oder Eigentümern von Fahrzeugen erteilt die Registerbehörde Auskunft aus dem Fahrzeugeinstellungsregister, wenn der Antragsteller ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht und kein Grund zu der Annahme besteht, dass der Betroffene ein überwiegendes schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Auskunft hat.

Sie b t e r T e i l

S c h l u s s b e s t i m m u n g e n

§ 22 O r d n u n g s w i d r i g k e i t e n

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

1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 oder § 9 Abs. 1 Satz 1 ein strukturelles Teilsystem erstmalig in Betrieb nimmt, umfangreich umrüstet oder umfangreich erneuert,
2. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 1 ein Fahrzeug in Betrieb nimmt,
3. entgegen § 7 Absatz 5 Satz 1 ein weiteres Fahrzeug einer zugelassenen Serie in Betrieb nimmt,
4. entgegen § 9 Absatz 7 Satz 3 ein Fahrzeug nicht oder nicht rechtzeitig aus dem Betrieb nimmt,
5. entgegen § 9 Absatz 7 Satz 4 ein Fahrzeug wieder in Betrieb nimmt oder
6. entgegen § 10 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt

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

1. entgegen § 7 Absatz 3 Satz 3 eine dort genannte Erklärung oder eine dort genannte Kopie nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,
2. entgegen § 7 Absatz 3 Satz 4 eine Unterlage nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt oder
3. entgegen § 7 Absatz 6 eine Unterrichtung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt.“

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

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

§ 23

Übergangsvorschrift

(1) Für Zulassungen, die vor dem 20. Dezember 2012 beantragt worden sind, ist in entsprechender Anwendung des § 6 Absatz 3 Satz 3 bis 6 das technische Regelwerk, das am 19. Dezember 2012 anwendbar war, maßgeblich. Abweichend davon kann der Antragsteller in entsprechender Anwendung des § 6 Absatz 3 Satz 3 bis 6 die erforderlichen Nachweise auf Grundlage des technischen Regelwerks, das am 5. Mai 2011 anwendbar war, erbringen. In diesem Fall unterrichtet er die Sicherheitsbehörde schriftlich hiervon.

(2) Inhaber bereits erteilter Bauartzulassungen, deren Gültigkeitsdauer am 20. Dezember 2012 noch nicht abgelaufen ist, können die Umschreibung in eine Serienzulassung nach § 7 Absatz 1 beantragen. Die Serienzulassung wird erteilt, ohne dass die Voraussetzungen des § 7 Absatz 2 Satz 1 geprüft werden.

Geltungsbereich der Verordnung



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

1. Gemeinsame Bestimmungen

1.1. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage sind:

a) Eisenbahnunternehmen:

ein Eisenbahnverkehrsunternehmen;

b) Fahrwegbetreiber:

ein Betreiber der Schienenwege;

c) Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium:

ein Vorhaben, dessen Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Anpassung an Änderungen der Technischen Spezifikationen aus begründeten rechtlichen, vertraglichen, wirtschaftlichen, finanziellen, sozialen oder ökologischen Gründen nicht hinnehmbar ist;

d) Baumuster:

die grundlegende Konstruktion einer Interoperabilitätskomponente oder eines Teilsystems einschließlich seiner möglichen Varianten;

e) Fahrzeugplattform:

die Gesamtheit mehrerer Fahrzeugvarianten, -typen und -serien, die hinsichtlich grundlegender Konstruktionsmerkmale übereinstimmen;

f) Antragsteller:

Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder Hersteller, die eine Genehmigung beantragen.

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

Der Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1), ist anzuwenden auf alle Bewertungen im Rahmen von Technischen Spezifikationen, die nach dem 31. Dezember 2010 in Kraft getreten sind oder treten sowie hinsichtlich der Erfüllung nationaler Vorschriften.

Sofern die Technischen Spezifikationen zu einzelnen Merkmalen Sonderfälle für 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 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 anzuwenden auf die Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

2.2. Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

2.2.1. Die 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 anzuwenden auf die Infrastruktur des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

- 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 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 des Teilsystems Infrastruktur gelten auch für Bauvorhaben, die im 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 des Teilsystems Infrastruktur zur Gestaltung von Bahnsteigen sind auch in denjenigen Bahnhöfen und Haltepunkten zu erfüllen, die nicht unmittelbar an den mit mindestens 200 Kilometer pro Stunde befahrbaren Gleisanlagen liegen, soweit an diesen Züge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems planmäßig halten.

3. Teilsystem Fahrzeuge

3.1. Konventionelles Eisenbahnsystem

- 3.1.1. Der 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 anzuwenden auf Triebfahrzeuge, Reisezugwagen und Güterwagen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.
- 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 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 durch die Verordnung (EU) Nr. 1236/2013 (ABl. L 322 vom 3.12.2013, S. 23) 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 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 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 anzuwenden auf Triebfahrzeuge und Reisezugwagen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

3.2. Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

- 3.2.1. Die 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 anzuwenden auf Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.
- 3.2.2. 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 zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Entscheidung 2008/232/EG in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.
- 3.2.3. Ergänzend zur Entscheidung 2008/232/EG ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 der Beschluss 2011/291/EU anzuwenden auf alle neuen, umzurüstenden und zu erneuernden Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, 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 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 innerhalb des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems anzuwenden auf

- 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 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 innerhalb des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems anzuwenden auf

- 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 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. Transeuropäisches Eisenbahnsystem

- 5.1.1. Der Beschluss 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 durch den Beschluss 2012/696/EU (ABl. L 311 vom 10.11.2012, S. 3) geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 5.2 anzuwenden auf Infrastrukturen und führende Fahrzeuge von Zügen des transeuropäischen Eisenbahnsystems.
- 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 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 zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Beschlusses 2012/88/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 2012/88/EU beantragt.

- 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 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 zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Beschlusses 2012/88/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 2012/88/EU beantragt.

- 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 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 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. ERTMS ist streckenseitig so einzurichten, dass für Züge, die ausschließlich unter ERTMS fahren, lückenlos durchgängige Streckenzüge in den in Anhang III Abschnitt 7.3.4 des Beschlusses 2012/88/EU bezeichneten Korridoren A, B, E und F 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. Jeder Güterverkehrsraum nach Anhang III Abschnitt 7.3.5 des Beschlusses 2012/88/EU ist derart an mindestens einen Korridor anzubinden, dass mit ERTMS zumindest ein Bahnhof erreichbar ist, in dem internationale Ferngüterzüge gebildet, aufgelöst oder verändert werden und von dem aus die Sammlung und Verteilung der Güter erfolgt (Übergabebahnhof). Für in Übergabebahnhöfe einführende Züge reicht die letzte Informationsübertragung am letzten Hauptsignal vor dem Ende der Zugfahrt.

- 5.2.3. Die Korridore sind zumindest wie folgt auszurüsten:

Der Korridor A ist mit dem folgenden Streckenzug auszurüsten: Emmerich – Oberhausen West – Duisburg-Wedau – Köln-Kalk Nord – Troisdorf – Niederlahnstein – Wiesbaden Ost – Mainz-Bischofsheim – Darmstadt Hauptbahnhof – Mannheim-Friedrichsfeld – Schwetzingen – Karlsruhe – Rastatt – Offenburg – Basel Badischer Bahnhof. Entlang des Korridors A sind folgende Übergabebahnhöfe anzubinden: Duisburg-Ruhrort Hafen, Köln-Gremberg Rangierbahnhof und Mannheim Rangierbahnhof.

- 5.2.4. 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.

6. Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

Der Beschluss 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 durch den Beschluss 2013/710/EU (ABl. L 323 vom 4.12.2013, S. 35) geändert worden ist, ist anzuwenden auf die Betriebsführung im Eisenbahnsystem.

7. Übergreifende Bereiche des transeuropäischen Eisenbahnsystems

7.1. Sicherheit in Eisenbahntunneln

Die 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 anzuwenden auf die Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“, „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ und „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

7.2. Eingeschränkt mobile Personen

Die 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 anzuwenden auf die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Maßnahmen, die als umfangreiche Erneuerung oder Umrüstung einzustufen sind

Umfangreiche Erneuerungen oder Umrüstungen liegen in der Regel vor, wenn die Projektkosten, oder im Fall von Infrastrukturmaßnahmen die Baukosten, 1 Million Euro überschreiten. Maßnahmen mit Projekt- bzw. Baukosten unter 0,4 Millionen Euro stellen keine umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen dar. Erneuerungen oder Umrüstungen am Teilsystem Fahrzeuge richten sich abweichend von Satz 1 und 2 ausschließlich nach Buchstabe D dieser Anlage.

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung gelten zudem folgende Maßnahmen:

A. Teilsystem Infrastruktur

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen gelten:

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

B. Teilsystem Energie

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen gelten:

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

C. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung:

Als umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen gelten:

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

D. Teilsystem Fahrzeuge :

Als umfangreiche Änderungen* an Fahrzeugen gelten:

1. Änderungen der Fahrzeugmasse oder der Radaufstandskraft um mehr als 10 %

Veränderungen der nominalen Fahrzeugmasse in den Beladezuständen (nach DIN EN 15663:2012-05; Bahnanwendungen – Definition der Fahrzeugreferenzmassen; Deutsche Fassung EN 15663:2009 + AC:2010) beziehungsweise Veränderungen der nominalen Radaufstandskraft (nach EN 50215 DIN EN 50215 VDE 0115-101:2010-07; Bahnanwendungen – Bahnfahrzeuge – Prüfung von Bahnfahrzeugen nach Fertigstellung und vor Indienststellung) in den Beladezuständen:

- Auslegungsmasse, betriebsbereites Fahrzeug
- Auslegungsmasse bei maximaler Zuladung

2. Änderung des Bremsgewichts

Änderung der eisenbahnrechtlich genehmigten Bremsgewichte um mehr als 10 % nach unten und über die der Genehmigung zugrunde liegenden. Nachweise nach oben sowie Ein-/Ausbau und Ersatz/Tausch des Gleitschutzes.

3. Änderung der Brandschutzkategorie

Änderung nach den Anforderungen der jeweils gültigen Technischen Spezifikation für Interoperabilität für Sicherheit in Eisenbahntunneln.

4. Änderung an der Sicherheitsarchitektur zur Überwachung/Steuerung von:

- Bremsfunktionen,
- Traktion,
- Außentüren und
- aktiven Elementen zur Fahrsicherheit und Einhaltung des Begrenzungsprofils

Änderung in Aufbau/Struktur und Wirkungsweise der Architekturelemente (z. B. Sicherheitsschleifen, Zug- und Steuerleitungen, etc.)

5. Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit um mehr als 15 km/h oder des zulässigen Überhöfungsfehlbetrages um mehr als 10 %

Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit und des zulässigen Überhöfungsfehlbetrages (wesentlicher Parameter zur Beurteilung der Geschwindigkeit in Gleisbögen).

6. Erweiterung der Steuerung der Fahrzeuggruppe beziehungsweise Triebzugeinheit auf:

- Mehrfachtraktion
- Mischtraktion

* Bezugsbasis für die Änderungen ist der Fahrzeugzustand beziehungsweise die zugrunde liegenden Parameter der letzten eisenbahnrechtlichen Genehmigung (Abnahme, Inbetriebnahmegenehmigung, etc.)