

Synopse EIGV; Verbändeanhörung DB Netz AG

Text EIGV	Modifikationswunsch	Bemerkungen
<p>Allgemeine Vorschriften</p> <p>§ 1</p> <p>Anwendungsbereich</p> <p>(1) Diese Verordnung regelt die Bedingungen für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nach Maßgabe der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1, L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist.</p> <p>(2) Sie betrifft</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Planung, 2. den Bau, 3. die Inbetriebnahme, 4. den Betrieb, 5. die Instandhaltung, 6. die Umrüstung und 7. die Erneuerung. <p>(3) Die Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem einschließlich der übrigen Eisenbahninfrastruktur im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie gilt nicht für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen und hierauf genutzte Fahrzeuge.</p>	<p>Der einschränkende Zuständigkeitsbereich stellt eine Ungleichbehandlung gegenüber den NE-Bahnen dar. Die Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil der DB ist weiterhin nicht ausgeräumt.</p>	
<p>§ 2</p> <p>Begriffsbestimmungen</p> <p>Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ der Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung; 2. „benannte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, die damit betraut ist, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für strukturelle Teilsysteme durchzuführen; 3. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur; 	<ol style="list-style-type: none"> 2. „Benannte Stelle für die Interoperabilität“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, ... 3. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme der TSI die dem Anwendungsbereich unter §1 (2) zugeordnet werden können 	

<p>4. „bestimmte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, die damit betraut ist, das Prüfverfahren nach Artikel 17 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG durchzuführen;</p> <p>5. „Bewertungsstelle“ eine unabhängige, fachkundige externe oder interne natürliche Person, Organisation oder Stelle, die eine Untersuchung vornimmt, um auf der Grundlage von Nachweisen zu beurteilen, ob ein System die gestellten Sicherheitsanforderungen nach Artikel 6 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, L 70 vom 16.3.2016, S. 38), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6) ge-ändert worden ist, erfüllt;</p> <p>6. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, mit denen die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems nicht verändert wird;</p> <p>7. „erstmalige Inbetriebnahme der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur“ die Inbetriebnahme nach erfolgter Errichtung einer neuen Strecke, eines neuen Bahnhofs o-der Haltepunktes an einer neuen Strecke, mit der eine bislang noch nicht bestehende Verbindung geschaffen wird;</p> <p>8. „Fahrzeugserie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;</p> <p>9. „Fahrzeugtyp“ das Baumuster eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugserie entspre-chend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des ersten zu fertigenden, umzu-rüstenden oder zu erneuernden Fahrzeugs nach einer EG-Baumusterprüfbescheinigung nach Anhang I Modul SB des Beschlusses 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-</p>	<p>4. „Bestimmte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie 2008/57/EG, die damit betraut ist bezüglich der nationalen notifizierten Anforderungen, das Prüfverfahren ...</p> <p>6. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch von Bauteilen an ortsfesten Einrichtungen und der übrigen Eisenbahninfrastruktur, strukturellen Teilsystemen der TSI oder Teilen davon, mit denen die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems nicht verändert wird;</p>	
---	---	--

<p>Prüfung, die in den gemäß der 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);</p> <p>10. „Fahrzeugvariante“ ein Fahrzeug, welches mit den Fahrzeugen einer genehmigten Fahrzeugserie in Teilen übereinstimmt;</p> <p>11. „Grenzbetriebsstrecke“ der Streckenabschnitt zwischen den zwei festgelegten Bahnhöfen beiderseits einer Staatsgrenze, einschließlich dieser Bahnhöfe;</p> <p>12. „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;</p> <p>13. „Inbetriebnahmeverantwortlicher oder anderer geeigneter Mitarbeiter im Bereich Infrastruktur“ ein Mitarbeiter des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, der für die Vollständigkeit der Antragsunterlagen und die Entscheidung über die Betriebsaufnahme eines strukturellen Teilsystems oder Systems verantwortlich ist;</p> <p>14. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr;</p> <p>15. „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 erfasst sind;</p> <p>16. „notifizierte technische Vorschriften“ die notifizierten nationalen technischen Vorschriften nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;</p> <p>17. „Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung noch nicht genehmigter technischer</p>	<p>12. „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG beschriebenen Anforderungen die von allen strukturellen Teilsystemen erfüllt werden müssen;</p> <p>... der jeweiligen Eisenbahn ...</p> <p>15. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in den anzuwendenden strukturellen Teilsystemen der TSI aufgeführt sind.</p> <p>16. „notifizierte technische Vorschriften“ die vom Mitgliedstaat Deutschland gegenüber der EU-KOM notifizierten nationalen technischen Vorschriften nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG, ;</p>	<p>Hier ist der Begriff</p>
---	---	-----------------------------

<p>oder betrieblicher Parameter struktureller Teilsysteme sowie 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;</p> <p>18. „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;</p> <p>19. „sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen“ systematische Mängel, die auch bei gleichen oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen auftreten können und die Verkehrssicherheit derart beeinträchtigen, dass ein weiterer Betrieb des Fahrzeugs mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden von Leib und Leben führt;</p> <p>20. „sicherungstechnische Systeme“ Systeme in der Signaltechnik und in bestimmten Telekommunikationsanlagen, die zur Sicherheit im Eisenbahnsystem beitragen, wie etwa Zugfunk, einschließlich Datenfunk, und bahnspezifische Gefahrenmeldeanlagen;</p> <p>21. „technische Kompatibilität“ die Fähigkeit von zwei oder mehr strukturellen Teilsystemen oder Teilen davon, die mindestens über eine gemeinsame Schnittstelle verfügen, zusammenwirken und dabei ihre eigenen betrieblichen Auslegungsmerkmale und ihr erwartetes Leistungsniveau behalten;</p> <p>22. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2008/57/EG, der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-bahnsystems (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,</p>	<p>18. „sichere Integration“ im Rahmen der Technischen Kompatibilität die Maßnahme zur Sicherstellung, dass die Eingliederung eines Elements, wie beispielsweise ein neuer ...</p> <p>20. „sicherungstechnische Systeme“ Systeme in der Signaltechnik und in bestimmten Telekommunikationsanlagen, und der Telekommunikationstechnik, die zur Sicherheit im Eisenbahnsystem beitragen, wie etwa Zugfunk, einschließlich Datenfunk, und bahnspezifische Gefahrenmeldeanlagen;</p>	<p>„genehmigter“ gewählt, warum nicht „zugelassener“? R Kandels iVm §10</p>
---	---	---

<p>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;</p> <p>23. „technische Vorschriften“ die nationalen technischen Vorschriften, die zusätzlich zu den notifizierten technischen Vorschriften notwendig und im Bereich der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;</p> <p>24. „Teilprüfung“ ein vom Antragsteller definierter und in sich abgeschlossener Teil des Antragsgegenstands;</p> <p>25. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführten strukturellen und funktionellen Teilsysteme;</p> <p>26. „übrige Eisenbahninfrastruktur“ alle baulichen Anlagen, die nicht in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung enthalten sind;</p> <p>27. „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, mit denen die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert wird;</p> <p>28. „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile des strukturellen Teilsystems, die im Rahmen der beantragten Variantengenehmigung eines Fahrzeugs oder der angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden;</p> <p>29. „Zeitpunkt der Antragstellung“ Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Genehmigung eines Bestandteils des Eisenbahnsystems beim Eisenbahn-Bundesamt;</p> <p>30. „zwischenzeitliche Betriebsaufnahme“ die in definierten Schritten mit Zwischenzuständen bis zum Erreichen des baulichen Endzustands erfolgende Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf</p>	<p>25. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführten strukturellen und funktionellen Teilsysteme der TSI;</p> <p>27. „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an ortsfesten Einrichtungen und der übrigen Eisenbahninfrastruktur, strukturellen Teilsystemen der TSI oder Teilen davon, mit denen die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems verbessert wird;</p>	
---	--	--

<p>einer Eisenbahninfrastruktur;</p> <p>31. „Zwischenzustände“ für einen Übergangszeitraum bestehende in sich abgeschlossene Änderungen (endfertiggestellter Bauabschnitt) an der Eisenbahninfrastruktur, die sich infolge des baulichen Fortschritts ergeben und nicht den baulich Endzustand der Gesamtmaßnahme darstellen.</p>	<p>„...baulich realisierten Endzustand...“</p> <p>Zusätzlich aufnehmen:</p> <p>34 "Erklärung der Typfreigabe" Mit der Erklärung der Typfreigabe bestätigt die Eisenbahn, in Wahrnehmung ihrer Pflichten aus § 4 AEG, dass die Eignung eines Systems, einer Bauart oder einer Komponente als Bahnbetriebsanlage nach einem im Sicherheitsmanagementsystem des Betreibers verankerten und mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmten Prozess festgestellt wurde.</p> <p>35 "NTZ-Prüferklärung" (aus den Begriffsbestimmungen der VV NTZ): Mit der Prüferklärung bestätigt die Eisenbahn, dass in Wahrnehmung ihrer Pflichten aus § 4 AEG, alle in der betreffenden Phase der Zulassungsbewertung vorgeschriebenen Schritte des Prozesses ausreichend und korrekt durchlaufen wurden, alle gesetzlichen und normativen Vorgaben beachtet wurden und keine Tatsachen bekannt sind, die einem sicheren Eisenbahnbetrieb unter sachgemäßer Nutzung des Gegenstandes der Zulassungsbewertung entgegenstehen.</p> <p>32 "Sicherheitsfunktion" (aus CENELEC Normenreihe): Sicherheitsfunktion - Eine Funktion, deren alleiniger Zweck die Sicherstellung der Sicherheit ist.</p> <p>33 „Elektrotechnisches System“ Elektrische Anlagen, Komponenten und Systeme für die Bereitstellung von elektrischer Energie für Schienenfahrzeuge und stationäre Einrichtungen der Eisenbahnen</p>	
<p>§ 3 Grundlegende Anforderungen, Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und der technischen Vorschriften</p> <p>(1) Das Eisenbahnsystem, seine strukturellen Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich ihrer Schnittstellen mit anderen strukturellen Teilsystemen oder Teilen von diesen müssen die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die nach Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG jeweils für sie bezeichnet sind.</p>	<p>... Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften</p>	

<p>(2) Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Technische Spezifikationen) sind nach Maßgabe der Anlage 1 anzuwenden. Die Anwendung von Technischen Spezifikationen, die unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union sind, bleibt unberührt.</p> <p>(3) Von der Anwendung der Technischen Spezifikationen nach Absatz 2 können ausgenommen werden</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktionell getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Netzen genutzte Fahrzeuge; 2. Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden; lokal begrenzter Einsatz liegt vor, wenn die Infrastrukturen ausschließlich lokale Erschließungsfunktion haben; 3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist; 4. Fahrzeuge, die in erster Linie auf Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind; 5. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes sowie 	<p><u>Folgenden Satz in §2 Abs. (2) zur Gleichstellung mit den NE- Bahnen einfügen:</u></p> <p>Von der Anwendung der TSI sind die strukturellen Teilsysteme solcher Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeschlossen, die unter § 2 Abs. 19 und 20 AEG fallen, sowie die Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Strecken, bis maximal zum nächsten Übergangsbahnhof, verkehren.</p> <p>... nach Absatz 2 sind ausgenommen</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. Die Eisenbahn legt diese Netze fest. 2. Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden; lokal begrenzter Einsatz liegt vor, wenn die Infrastrukturen ausschließlich lokale Erschließungsfunktion haben. Die Kategorisierung wird seitens der Eisenbahn vorgenommen; 3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen ... 	<p>Aus Gründen der Rechtssicherheit ist eine gebundene Entscheidung geboten</p>
--	---	---

<p>Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen fahren.</p> <p>Satz 1 gilt nicht für Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore sowie Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz und auf diesen Strecken verkehrenden Fahrzeuge. Eine Strecke mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz liegt auch dann vor, wenn die Strecke geteilt ist und der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke nicht eigenständig betrieben werden kann. Nach Satz 1 ausgenommene Fahrzeuge dürfen bis in den nächsten Bahnhof einer nicht ausgenommenen Infrastruktur verkehren.</p> <p>(4) Funktionell getrennt nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 bedeutet, dass in der Regel keine Züge zwischen dem übrigen und dem davon funktionell getrennten Netz übergehen. Das schließt nicht aus, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Züge aus dem funktionell 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 funktionell getrennten Netz und dem übrigen Netz zulassen, regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden. <p>(5) Absatz 3 Satz 1 gilt nicht für die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 	<p>... Satz 1 gilt nicht für Streckengleise ... sowie Streckengleise mit ...</p> <p>Eine Strecke mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz liegt auch dann vor, wenn die Strecke geteilt ist und der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke nicht eigenständig betrieben werden kann, d.h. es ist der nationale Streckenteil für den Mitgliedstaat Deutschland zu beachten.</p> <p>... funktional ...</p> <p>Anmerkung zu 1. und 2.: Bitte streichen. Hier werden abweichend von Abs. 3 bestimmte TSIs für das gesamte regelspurige Eisenbahnsystem für zwingend anwendbar erklärt, ohne dass es dafür ein Erfordernis aus der alten oder neuen Interoperabilitäts-Richtlinie gäbe. Zur</p>	
---	--	--

<p>12.12.2014, S.110),</p> <p>2. Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394), die durch die Verordnung (EU) 2016/912 (ABl. L 153 vom 10.6.2016) geändert worden ist, und</p> <p>3. Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421).</p> <p>(6) Bestehende Infrastrukturen oder Fahrzeuge müssen nicht den neuen Technischen Spezifikationen oder deren Änderungen genügen. Diese sind erst bei einer Umrüstung oder Erneuerung anzuwenden. Satz 1 gilt nicht, sofern eine Pflicht zur Anpassung in der jeweiligen Technischen Spezifikation ausdrücklich festgelegt ist. Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen finden die Technischen Spezifikationen in Bezug auf die jeweilige Umrüstung und Erneuerung Anwendung.</p> <p>(7) Absatz 6 gilt für notifizierte technische Vorschriften und für technische Vorschriften entsprechend.</p>	<p>Begründung wird auf S. 96 des Entwurfs angeführt, dass die betreffenden TSI dem Bürgerschutz dienen und es nicht vermittelbar sei, „warum für Eisenbahnmaterial verschiedene Schutzstandards gelten sollten“. Diese Begründung ist für uns nicht nachvollziehbar. Denn zum einen beruhen die verschiedenen Schutzstandards darauf, dass die Interoperabilitäts-Richtlinie und die darauf beruhenden TSIs nicht für das gesamte Eisenbahnsystem gelten, sondern Ausnahmen vom Anwendungsbereich ausdrücklich definieren. Zum anderen werden ja gerade durch die geplante Regelung des Abs. 5 unterschiedliche Schutzstandards etabliert. Denn die dort genannten TSIs sollen – wie sich aus § 1 Abs. 3 EIGV ergibt – nur für Eisenbahnen im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamts gelten. D.h. für nichtbundeseigene Eisenbahnen entscheidet sich der Verordnungsgeber hier bewusst gegen die Umsetzung des mit den TSIs angestrebten Bürgerschutzes. Das ist unserer Ansicht nach nicht konsequent und führt zu einer Diskriminierung der Unternehmen des DB-Konzerns.</p> <p>Ferner weisen wir darauf hin, dass die Anwendung der TSI PRM 2015 und TSI SRT 2015 als sogenannte „Transvers-TSI“ kein vollständiges EG-Prüfverfahren auf Teilsystemebene abbilden. Der Anwender wird nur eine EG-Zwischenprüfbescheinigung erhalten, die bei einem abschließenden IBN-Verfahren mit der nationalen Aufsichtsbehörde zu Irritationen bei der Anerkennung der grundlegenden Anforderungen führen kann.</p> <p>Die vorrangige Anwendung der TSI SRT 2015 wird bislang bewährte nationale Standards verdrängen. Wir erlauben uns den Hinweis, dass die Ril 853 der DB Netz AG und die sogenannte „EBA-Tunnelrichtlinie“ aufeinander abgestimmt sind. Die „EBA-Tunnelrichtlinie“ referenziert inhaltlich auf die TSI SRT aus 2008, eine Aktualisierung wäre dementsprechend erforderlich.</p> <p>Es werden sensible Bereiche von einer Überarbeitung betroffen sein, u.a. die bisherige Anwendung bei Tunnellängen ab 500 m sowie die Aktualisierung der Brandschutzanforderungen für Tunnel in den funktional getrennten Bereichen nach EIGV. Hier werden dann u.a. Bestands-Tunnelbauwerke von S-Bahnsystemen mit der Nachführung der Brandschutzanforderungen aus der TSI SRT 2015 betroffen sein.</p>	
<p>§ 4 Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen (1) Das Eisenbahn-Bundesamt kann Ausnahmen</p>	<p>Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität</p>	

<p>von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen auf schriftlichen Antrag zulassen</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>3. soweit nach einem Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags oder einer Naturkatastrophe eine rasche Wiederherstellung des Netzes bei teilweiser oder vollständiger Anwendung der entsprechenden Technischen Spezifikationen wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht sinnvoll ist;</p> <p>4. bei Fahrzeugen, die auch in Drittländern mit einer anderen Spurweite als der Regel-spurweite verkehren sollen.</p> <p>(2) Der Antragsteller muss dem Antrag vollständige 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. Stellt das Eisenbahn-Bundesamt Mängel in dem Antrag fest, gibt es dem Antragsteller unter Angabe der Gründe Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel.</p> <p>(3) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 9 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG über den Antrag. Es übermittelt der Kommission eine Liste der Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 1 auf deutschem Gebiet in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation.</p> <p>(4) Die Entscheidung des Eisenbahn-</p>	<p>2. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer Eisenbahninfrastruktur oder von Fahrzeugen, soweit die Anwendung der Technischen</p> <p>(2) Der Antragsteller muss dem Antrag vollständige 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. Die Vorlagen zur Antragstellung werden vom Eisenbahn-Bundesamt bereitgestellt. Stellt das Eisenbahn-Bundesamt Mängel in dem Antrag fest,</p>	
---	--	--

<p>Bundesamtes ergeht schriftlich, nachdem das nach Artikel 9 Absatz 2, 4 und 5 in Verbindung mit Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehene Verfahren abgeschlossen ist. Sofern das Eisenbahn-Bundesamt Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Technischen Spezifikationen nach Absatz 1 zulässt, erstellt es ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.</p>		
<p>§ 5 Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften</p> <p>(1) Für strukturelle Teilsysteme sind zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einschließlich der technischen Kompatibilität und der sicheren Integration anzuwenden die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. entsprechenden Technischen Spezifikationen, 2. die Technischen Spezifikationen ergänzenden notifizierten technischen Vorschriften und 3. für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zusätzlich geltenden technischen Vorschriften. Für Fahrzeuge sind die Vorschriften nach Satz 1 Nummer 2 und 3 maßgeblich, die zum Zeitpunkt der Antragstellung anzuwenden waren. Liegt der Zeitpunkt der Antragstellung für Fahrzeuge mehr als sieben Jahre zurück, so gelten die Anforderungen, die zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar waren. <p>(2) Für Bestandteile des Eisenbahnsystems, die nicht in den Anwendungsbereich der Technischen Spezifikationen 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. Absatz 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.</p>	<p>Entsprechenden Technischen Spezifikationen für Interoperabilität .. s.O. ...</p> <p>Forderung: Anwendung des „alten Regelwerks“ auch für Infrastruktur gewähren (design freeze).</p> <p>(2)</p> <p>sind zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einschließlich der technischen Kompatibilität und der sicheren Integration die nationalen notifizierten technischen Vorschriften und die für die übrige Eisenbahninfrastruktur gemäß Anlage 2 geltenden technischen Vorschriften anzuwenden. Absatz 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.</p>	
<p>§ 6 Voraussetzungen für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung</p>		

<p>(1) Die erstmalige Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems 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.</p> <p>(2) Sofern Technische Spezifikationen anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen, wenn der Antragsteller die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nachweist. Hierzu sind insbesondere die technische Kompatibilität und die sichere Integration nachzuweisen. Dieser Nachweis gilt als erbracht mit Vorlage</p> <p>1. einer EG-Prüferklärung nach</p> <p>a) Artikel 18 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG einschließlich eines technischen Dossiers nach Anlage 3, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI Nummer 2 der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und darüber eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen ausgestellt hat,</p> <p>b) Artikel 17 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG einschließlich eines technischen Dossiers nach Anlage 3, nachdem eine bestimmte Stelle ein Prüfverfahren nach Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und darüber eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen notifizierten technischen Vorschriften ausgestellt hat; diese Erklärung beinhaltet auch die Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Fall der Erteilung einer Ausnahme nach § 4 statt der Technischen Spezifikationen zu beachten sind,</p>	<p>Nachzuweisen. Der Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt ...</p> <p>a) einschließlich eines technischen Dossiers nach Anlage 3, nachdem eine benannte Stelle für die Interoperabilität ein EG-Prüfverfahren nach Anhang VI Nummer 2 der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und darüber eine Bescheinigung ...</p> <p>b) Dossiers nach Anlage 3, nachdem eine bestimmte Stelle ein Prüfverfahren nach Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2008/57/EG durchgeführt und darüber eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen national notifizierten technischen Vorschriften ausgestellt hat; diese Erklärung beinhaltet auch die Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Fall der Erteilung einer Ausnahme nach § 4 statt der Technischen Spezifikationen zu beachten sind, Anmerkung: Die Bestimmte Stelle prüft die Einhaltung der national notifizierten technischen Vorschriften, diese unterlegen die offenen Punkte in den TSI. Im Falle von Ausnahmen erstellt das Eisenbahn-Bundesamt einen Bescheid. Ausnahmen sehen die Anwendung einer anderen Vorschrift vor, daher ist die Einbindung einer benannten beauftragten Stelle nicht erforderlich. Mit anderen Worten: Die Anwendung der TSI wird durch den Bescheid geregelt.</p>	<p>Der Verweis auf Anlage 3 ist irreführend, da die Regelungen vollumfänglich in den Anhängen V und VI der 2008/57 (ersetzt durch 2014/106 /EU) enthalten sind</p>
---	--	--

<p>2. einer Erklärung des Antragstellers, dass der Bestandteil des Eisenbahnsystems die grundlegenden Anforderungen erfüllt und insbesondere die technische Kompatibilität sowie die sichere Integration gewährleistet sind und</p> <p>3. einer Erklärung des Antragstellers, dass</p> <p>a) alle ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden und</p> <p>b) eine Bewertungsstelle einen Sicherheitsbewertungsbericht nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 erstellt hat, wenn</p> <p>aa) eine Technische Spezifikation die Durchführung des Risikomanagementverfahrens nach Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorschreibt oder</p> <p>bb) der Antragsteller auf der Grundlage der Entscheidung des Vorschlagenden im Sinne von Artikel 3 Satz 2 Nummer 11 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bestätigt hat, dass eine signifikante Änderung vorliegt. Eine Prüferklärung nach Satz 3 Nummer 1 darf nur abgegeben werden, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen und die dazugehörigen notifizierte technischen Vorschriften erfüllt.</p> <p>(3) Wenn der Antragsteller im Falle des Absatzes 2 Satz 3 Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb entscheidet, dass eine Änderung nicht signifikant ist, hat er hierüber Aufzeichnungen zu führen und dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen vorzulegen.</p> <p>(4) Sofern Technische Spezifikationen nicht anzuwenden sind, finden entsprechende Anwendung</p> <p>1. für strukturelle Teilsysteme Absatz 2 Satz 2 und 3 Nummer 1 Buchstabe b bis Nummer 3,</p> <p>2. für die übrige Eisenbahninfrastruktur Absatz 2</p>	<p>Anmerkung: Das EBA sollte zur Gewährleistung einer rechtssicheren Handhabung der neuen EIGV für den Antragsteller noch Vorlagen für die Erklärung bereitstellen.</p> <p>1. für strukturelle Teilsysteme INF, ENE und ZZS Absatz 2 Satz 2 und 3 Nummer 1 Buchstabe b bis Nummer 3, d.h. die technische Kompatibilität und sichere Integration ist nachzuweisen, die Einbindung einer benannten beauftragten Stelle ist hierzu nicht erforderlich.</p> <p>2. für die übrige Eisenbahninfrastruktur Absatz 2</p>	
---	---	--

<p>Satz 2 und 3 Nummer 2 und 3.</p>	<p>Satz 2 und 3 Nummer 2 und 3, d.h., dass die Gewährleistung der technischen Kompatibilität und sicheren Integration erklärt wird und die Durchführung des Risikomanagementverfahrens erfolgt und dokumentiert wurde.</p> <p>Anmerkung: Praxistaugliche Formulierung der Antragsvoraussetzungen dringend erbeten</p>	
<p>§ 7 Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung</p> <p>(1) Die Inbetriebnahmegenehmigung kann beantragt werden von</p> <p>1. Eisenbahnen nach § 2 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,</p> <p>2. Haltern von Eisenbahnfahrzeugen oder</p> <p>3. Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen.</p> <p>Der Antrag und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich in deutscher Sprache vorzulegen.</p> <p>(2) Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dem Antragsteller innerhalb von vier Wochen nach Vorlage der Antragsunterlagen deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend prüft es die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens innerhalb von weiteren zwölf Wochen nach Ablauf der Frist von Satz 1 über den Antrag. Stellt es vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat es dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 oder 2 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.</p> <p>(3) Hat das Eisenbahn-Bundesamt begründete Zweifel an der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, kann es verlangen, dass der Antragsteller vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser</p>	<p>2) Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dem Antragsteller innerhalb von vier Wochen nach Vorlage der Antragsunterlagen deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend prüft es die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens innerhalb von weiteren zwölf Wochen nach Ablauf der Frist von Satz 1 über den Antrag.</p> <p>Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur wird das anzuwendende Regelwerk über den Projektverlauf dem EBA bis 2 Jahre vor der Inbetriebnahme mitgeteilt. Für die Planungsphase und Projektdurchführung können Stichtagsregelungen vereinbart werden. Die Vorlage der EG-Prüfbescheinigung kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.</p> <p>Stellt es vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat es dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 oder 2 bis zur</p>	<p>Die Grundsätze des Bestandsschutzes sind zu beachten</p>

<p>Prüfungen vorlegt. In diesem Fall unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission unverzüglich über die ergänzenden Prüfungen zur EG-Prüferklärung nach § 6 Absatz 2 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a unter Angabe der Gründe nach Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG.</p> <p>(4) Begründete Zweifel liegen insbesondere vor, wenn vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung 1. bekannt ist, dass bei</p> <p>a) dem zu genehmigenden oder</p> <p>b) einem mit dem zu genehmigenden hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Bestandteil des Eisenbahnsystems die Voraussetzungen vorliegen, unter denen die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, oder</p> <p>2. Erkenntnisse vorliegen über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung von</p> <p>a) benannten oder bestimmten Stellen, die eine Rücknahme nach § 32 Absatz 1 oder einen Widerruf nach § 32 Absatz 2 rechtfertigen können oder</p> <p>b) Bewertungsstellen, die Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 rechtfertigen können.</p> <p>(5) Erkenntnisse nach Absatz 4 Nummer 2 bedeuten nur dann begründete Zweifel, wenn im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung</p>	<p>Beseitigung der Mängel gehemmt.</p> <p>a) benannten Stellen für die Interoperabilität oder bestimmte Stellen, die eine Rücknahme nach EIGV § 32 Absatz 1 oder einen Widerruf nach EIGV § 32 Absatz 2 rechtfertigen können oder</p> <p>b) Bewertungsstellen, die Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken rechtfertigen können.</p>	
--	--	--

<p>1. die benannte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen,</p> <p>2. die bestimmte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen noti-fizierten technischen Vorschriften oder</p> <p>3. die Bewertungsstelle einen Sicherheitsbewertungsbericht erstellt hat.</p> <p>(6) Der Antragsteller hat dem Eisenbahn-Bundesamt zusätzlich zum Antrag auf Er-teilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine Liste der hierfür nach § 5 anzuwendenden Vorschriften vorzulegen. Hierin sind etwaige Abweichungen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen sowie den dazugehörigen notifizierten technischen Vorschriften und, soweit erforderlich, den technischen Vorschriften aufzunehmen und zu begründen. Gleichzeitig sind die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anzugeben.</p> <p>(7) Erforderliche Änderungen der Liste nach Absatz 6 hat der Antragsteller unverzüglich vorzunehmen und die Liste dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Hinsichtlich des fahrzeugseitigen Teils des strukturellen Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind die anzuwendenden Vorschriften und Prüfgrundlagen in Form der jeweils zugrunde gelegten Technischen Spezifikationen und der projektspezifischen Konkretisierung der notifizierten technischen Vorschriften darzulegen.</p> <p>(8) Werden innerhalb eines strukturellen Teilsystems mehrere gesonderte Teilprüfungen vorgenommen und dafür verschiedene Stellen eingesetzt, hat der Antragsteller die Teilprüfungen zusammenzuführen und deren Kohärenz sicherzustellen. Dafür kann er eine Stelle beauftragen.</p>	<p>1. die benannte Stelle für die Interoperabilität eine Bescheinigung über die Konformität ...,</p> <p>2. die bestimmte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen national notifizierten technischen Vorschriften oder</p>	
<p>§ 8 Nebenbestimmungen Die Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6 sowie</p>		

<p>die Genehmigungen nach §§ 11, 15, 16, 17, 18, 23 und 24 können mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist.</p>		
<p>§ 9 Verfahren bei Genehmigung für mehrere Staaten</p> <p>(1) Beantragt ein Antragsteller für einen Bestandteil des Eisenbahnsystems Genehmigungen für mehrere Staaten, werden die jeweiligen Verfahrensvorschriften und damit verbundenen Prüfungen einschließlich deren Ergebnisse nach Absatz 2 gegenseitig anerkannt. Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt im Verfahren nach Satz 1, dass die Verfahrensvorschriften eingehalten und die damit verbundenen Prüfungen durchgeführt worden sind. Bestätigte Prüfungen von Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bedürfen keiner weiteren Prüfung, soweit die Prüfungen zu positiven Ergebnissen geführt haben und sofern keine begründeten Zweifel entsprechend § 7 Absatz 4 vorliegen.</p> <p>(2) Die Anerkennung von Verfahrensvorschriften eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union nach Absatz 1 und der damit verbundenen Prüfungen basiert auf dem jeweils gültigen Referenzdokument nach Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG und des Beschlusses 2011/155/EU der Kommission vom 9. März 2011 über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 63 vom 10.3.2011, S. 22). Soweit das Referenzdokument nach Satz 1 unvollständig ist oder aus sonstigem Grund nicht zur Anwendung kommen kann, kann nach einer zwischen den betroffenen Sicherheitsbehörden allgemeinen oder genehmigungsspezifischen bi- oder multilateralen Vereinbarung verfahren werden. Die Vereinbarung umfasst mindestens die kategorisierten Anforderungen nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG. Die Anerkennung nach Absatz 1 Satz 1 erfasst auch Anforderungen, die in Vereinbarungen nach Satz 2 bestimmt sind.</p>		

<p>(3) Anforderungen der Kategorie A nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG gelten aufgrund der Vergleichbarkeit dieser Anforderungen untereinander sowie des Sicherheitsniveaus der notifizierten technischen Vorschriften oder technischen Vorschriften als gleichwertig, sofern keine begründeten Zweifel entsprechend § 7 Absatz 4 vorliegen. Die gegenseitige Anerkennung von Anforderungen der Kategorie B und C bedarf der Feststellung im Einzelfall.</p>		
<p>§ 10 Probefahrten</p> <p>(1) Eisenbahnen und Fahrzeughalter nach § 31 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dürfen Probefahrten durchführen, wenn hierbei die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>(2) Das die Probefahrt durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Fahrzeughalter nach § 31 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat sich mit dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen. Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dem eine Probefahrt Ersuchenden diese innerhalb von drei Monaten nach erstmaliger Erklärung zu gewähren.</p> <p>(3) Probefahrten bedürfen einer Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes, wenn bei den Fahrten auf den jeweiligen Strecken oder beim Befahren von Gleisbögen abgewichen werden soll von</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zulässigen Radsatzlasten und Fahrzeuggewichten je Längeneinheit, 2. geltenden Maßen der Bezugslinie, 3. vorgeschriebenen und bestimmungsgemäß betriebenen Zugfunk- und Zugbeeinflussungsanlagen, 4. zulässigen Bremswegen oder 5. zulässigen Geschwindigkeiten. <p>Gegenstand dieser Genehmigung ist ausschließlich die Zulässigkeit der Abweichungen der in Satz 1 dargelegten Parameter. Soweit eine Genehmigung nach Satz 1 vorliegt, bedarf es im</p>	<p>Das EIU kann nicht verpflichtet werden, eine Probefahrt zuzulassen, wenn deren sichere Durchführung nicht gesichert ist. Deshalb ist folgende Anpassung erforderlich: ...innerhalb von drei Monaten nach erstmaliger Erklärung zu gewähren, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.</p> <p>Wird ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt, ist dies in einem Zeitraum von 3 Monaten durch das EIU, nicht leistbar. Zudem würde dies beim EIU zu einer erheblichen Personalmehrung führen, da die heute über internes Regelwerk abgesicherten Prozesse durch ein formales Verfahren nach genannter Durchführungsverordnung zu ergänzen wären.</p>	

<p>genehmigten Umfang keiner anderen eisenbahnrechtlichen Ausnahmegenehmigung.</p> <p>(4) Die Genehmigung nach Absatz 3 ist schriftlich zu beantragen. Sie ist zu erteilen, wenn der Antragsteller</p> <p>1. für die beantragten Probefahrten ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt hat und</p> <p>2. durch eine schriftliche Erklärung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bestätigt, dass alle für die Art und den Umfang der beantragten Probefahrten ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden.</p>	<p>Damit nicht bei jeder Probefahrt ein Verfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 erforderlich wird, an dem auch das EIU zu beteiligen ist, ist eine Textanpassung erforderlich:</p> <p>1. für die beantragten Probefahrten die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 angewendet hat und</p> <p>2. durch eine schriftliche Erklärung bestätigt, dass alle für die Art und den Umfang der beantragten Probefahrten ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden.</p>	
<p>§ 11 Umrüstung oder Erneuerung</p> <p>(1) Eine Umrüstung oder Erneuerung eines Bestandteils des Eisenbahnsystems nach Anlage 4 bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6. Maßnahmen nach Anlage 5 sind für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder für die übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen.</p> <p>(2) Für die Genehmigung nach Absatz 1 haben</p>	<p>Dringende Bitte an BMVI: Deutliche Ergänzung im Begründungstext, Seite 105, zu § 11 (1), dass, 1:1-Ersatz (z.B. Gleiserneuerung im Rahmen des Oberbauprogramms) keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf, auch wenn die Erneuerung über 2000 m Streckengleis erfolgt.</p> <p>... einzustufen, und bedürfen keiner Inbetriebnahmegenehmigung und keiner Anzeige.</p>	

<p>die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und deren Schnittstellen zu den Bestandteilen des Eisenbahnsystems die Anforderungen nach § 5 Absatz 1 oder Absatz 2 zu erfüllen. Abweichend von Satz 1</p> <p>1. gelten für Umrüstungen oder Erneuerungen von Fahrzeugen, die auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Genehmigung einer Fahrzeugserie oder gültigen Genehmigung einer Fahrzeugvariante in Betrieb genommen worden sind, die Anforderungen nach § 5 Absatz 1 oder Absatz 2, welche für die Erstserie anwendbar waren; liegt der Zeitpunkt der Antragstellung für die Genehmigung der Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, so gelten die Anforderungen, die zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar waren;</p> <p>2. kann der Halter oder Betreiber für die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf den Bestandteil des Eisenbahnsystems ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchführen.</p> <p>(3) Bei Maßnahmen zur Umrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen, die nicht von der Anlage 4 erfasst sind, kann die Bewertung der Schnittstellen der Umrüstung oder Erneuerung durch eigene Sicherheitsmethoden durchgeführt werden. Sofern an den umzurüstenden oder zu erneuernden oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder ihre Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug betreffen, hat der Halter von Eisenbahnfahrzeugen die betroffenen Fahrzeuge unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen. Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf die Fahrzeuge erst dann wieder in Betrieb nehmen, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist.</p>		
<p>§ 12 Verfahren bei Umrüstung oder Erneuerung</p> <p>(1) Geplante Arbeiten an einem Bestandteil des Eisenbahnsystems oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten nach Anlage 5 hinausgehen, sind dem Eisenbahn-Bundesamt durch</p>		

den Halter oder die Eisenbahn schriftlich anzuzeigen.

(2) Der Anzeige ist beizufügen

1. eine Beschreibung der geplanten Arbeiten und

2. eine Einstufung des Umfangs nach Anlage 4, ob eine Umrüstung oder Erneuerung einer der aufgeführten Maßnahmen entspricht und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. In der Beschreibung sind der Umfang der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf den Bestandteil des Eisenbahnsystems darzulegen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen.

(3) Die Anzeige gilt als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung, wenn eine solche für erforderlich erklärt wird. In diesem Fall ist der Zeitpunkt des Eingangs der Anzeige beim Eisenbahn-Bundesamt der Zeitpunkt der Antragstellung nach § 5 Absatz 1 Satz 2. § 5 Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend. Dieser Zeitpunkt ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

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

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

(3)

Anmerkung:

Die Referenzierung auf §5 bezieht sich auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen. Dies hat keine Relevanz für die Berücksichtigung von Fristen. Verweis auf § 6, nicht auf § 5

<p>Eisenbahnsystems betreffen, informiert es den Anzeigenden.</p> <p>(6) Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet spätestens innerhalb von zwölf Wochen nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Für die Prüfung gilt § 6 Absatz 2 bis 4 und § 7 Absatz 2 bis 5 und 8 entsprechend mit der Maßgabe, dass sich die Prüfung auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Bestandteils des Eisenbahnsystems einschließlich seiner Schnittstellen mit dem Eisenbahnsystem beschränkt.</p>		
<p>§ 13 Pflicht zur Nachweisführung</p> <p>Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder die Eisenbahn hat für eine Umrüstung o-der Erneuerung eines Bestandteils des Eisenbahnsystems, das nicht von der Anlage 4 erfasst ist, Nachweise zu führen, dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfüllt sind. Zudem gilt für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur § 19 Absatz 1 Satz 1 entsprechend.</p> <p>Kapitel 2 Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge</p>		
<p>§ 14 Ergänzende Vorschriften für die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen</p> <p>(1) Fahrzeuge mit einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen keiner weiteren Ab-nahme oder sonstigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung.</p> <p>(2) Die Inbetriebnahmegenehmigung für den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung erfolgt gemeinsam mit der Inbetriebnahmegenehmigung des betreffenden Fahrzeugs.</p>		
<p>§ 15 Genehmigung einer Fahrzeugserie</p> <p>(1) Für serienweise zu fertigende, umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, kann die</p>		

Genehmigung einer Fahrzeugserie beantragt werden.

(2) Die Genehmigung einer Fahrzeugserie wird erteilt, wenn

1. dem ersten in der Bundesrepublik Deutschland geprüften Fahrzeug einer Serie oder

2. dem jeweils ersten geprüften umgerüsteten oder erneuerten Fahrzeug einer Serie eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wird.

(3) Die Genehmigung einer Fahrzeugserie ist auf längstens sieben Jahre zu befristet. Die Genehmigung wird auf Antrag verlängert; Satz 1 gilt entsprechend. Verlieren die zugrunde liegenden Bescheinigungen nach § 6 Absatz 2 innerhalb dieser Frist ihre Gültigkeit, dürfen weitere Fahrzeuge dieser Fahrzeugserie nicht in Betrieb genommen werden, bis alle Bescheinigungen nach § 6 Absatz 2 vorliegen. Die Gültigkeit der nach Absatz 4 in Betrieb genommenen Fahrzeuge wird durch das Erlöschen einer Genehmigung einer Fahrzeugserie auf Grund des Ablaufs der Fristen nach Satz 2 nicht berührt.

(4) Die Genehmigung einer Fahrzeugserie ist auf Antrag auch für bereits erteilte Inbetriebnahmegenehmigungen von Fahrzeugen zu erteilen, sofern der Zeitpunkt der Antragstellung der Inbetriebnahmegenehmigung des ersten Fahrzeugs nicht mehr als sieben Jahre zurück liegt.

(5) Abweichend von § 6 Absatz 2 und § 11 Absatz 1 ist eine Inbetriebnahmegenehmigung für die einzelnen Fahrzeuge, die mit der genehmigten Fahrzeugserie übereinstimmen, nicht erforderlich. Der Halter darf diese nach Erhalt der Übereinstimmungserklärung ohne weitere behördliche Entscheidung in Betrieb nehmen. Die Übereinstimmung hat der Inhaber der Genehmigung der Fahrzeugserie während der Geltungsdauer der Genehmigung einer Fahrzeugserie schriftlich zu erklären und diese Erklärung zusammen mit einer Kopie der Genehmigung einer Fahrzeugserie und den dazugehörigen Anlagen mit jedem Einzelfahrzeug der genehmigten Fahrzeugserie dem Halter zu übergeben. Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder sein Bevollmächtigter hat die vorgenannten Unterlagen während der gesamten Nutzungszeit

<p>des Fahrzeugs aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. § 28 Absatz 1 gilt entsprechend.</p> <p>(6) Werden sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen einer genehmigten Fahrzeugserie festgestellt, darf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen weitere übereinstimmende Fahrzeuge nur dann entsprechend Absatz 5 in Betrieb nehmen, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist.</p>		
<p>§ 16 Genehmigung einer Fahrzeugvariante</p> <p>(1) Für eine Fahrzeugvariante kann die Inbetriebnahmegenehmigung auf Grundlage der Genehmigung einer Fahrzeugserie beantragt werden.</p> <p>(2) Die Genehmigung einer Fahrzeugvariante wird erteilt bei</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorlage der Genehmigung der zugrundeliegenden Fahrzeugserie für die Erstserie und 2. Erklärung des Antragstellers auf Grundlage einer eigenen, abschließenden Bewertung, <ol style="list-style-type: none"> a) in welchen Teilen die Fahrzeugvariante von der zugrundeliegenden Fahrzeugserie abweicht und b) welche Auswirkungen die Abweichungen auf das Gesamtfahrzeug haben. <p>(3) Für eine Fahrzeugvariante kann eine Genehmigung einer Fahrzeugserie beantragt werden. Die Genehmigung nach Satz 1 wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung nach Absatz 2 erteilt wird. § 15 Absatz 3 bis 6 gilt entsprechend.</p> <p>(4) Fahrzeugvarianten können in Teilen auch auf weiteren, auf der Genehmigung der zugrundeliegenden Fahrzeugserie beruhenden Fahrzeugvarianten basieren. Die Absätze 2 und 3 gelten entsprechend. Als Zeitpunkt der Antragstellung gilt der Eingang des Antrags auf Genehmigung der zugrundeliegenden Fahrzeugserie oder des zugrundeliegenden Fahrzeugtyps.</p>		

<p>§ 17 Genehmigung eines Fahrzeugtyps</p> <p>(1) Für Fahrzeuge und serienweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge kann eine Typgenehmigung beantragt werden.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung oder einer Genehmigung einer Fahrzeugvariante wird auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig der Fahrzeugtyp genehmigt.</p> <p>(4) Für Fahrzeuge, die mit einem in der Bundesrepublik Deutschland genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmen, ist eine Inbetriebnahmegenehmigung oder eine Serienzulassung auf der Grundlage einer Konformitätserklärung nach dem Anhang der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission vom 1. März 2011 über das Muster der Konformitätserklärung für genehmigte Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 8) ohne weitere technische Prüfung zu erteilen. § 6 Absatz 2 sowie § 15 Absatz 5 gelten entsprechend</p> <p>.</p> <p>(5) 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 das Eisenbahn-Bundesamt die erteilte Typgenehmigung ganz oder teilweise widerrufen. Der Widerruf darf sich nur auf die Teile der Typgenehmigung erstrecken, die durch sicherheitsrelevante Änderungen der einschlägigen Bestimmungen betroffen sind. Das Eisenbahn-Bundesamt darf eine Erneuerung der Typgenehmigung nur und insoweit verlangen, wie sich in den einschlägigen Bestimmungen sicherheitsrelevante Änderungen ergeben haben. Schnittstellen zu anderen Teilsystemen sind dabei zu berücksichtigen. Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend. Ein Widerruf oder die Erneuerung der Typgenehmigung berührt keine Inbetriebnahmegenehmigungen oder</p>		
---	--	--

<p>Serienzulassungen, die das Eisenbahn-Bundesamt bereits auf der Grundlage genehmigter Typgenehmigungen erteilt hat.</p>		
<p>§ 18 Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung</p> <p>(1) Im Ausland betriebene Fahrzeuge, die dort über eine gültige Zulassung verfügen, benötigen keine Inbetriebnahmegenehmigung, wenn sie auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden.</p> <p>(2) Im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die die Technischen Spezifikationen erfüllen, dürfen auf den den Technischen Spezifikationen entsprechenden Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland ohne zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung betrieben werden, sofern der Ausrüstungszustand des Fahrzeugs mit der jeweiligen Infrastruktur vereinbar ist. §§ 11 bis 13 bleiben unberührt. Für den Betrieb auf allen von Satz 1 nicht erfassten Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland ist eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.</p> <p>(3) Für im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die die Technischen Spezifikationen nicht erfüllen, ist für den Betrieb auf den Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Absatz 1 und §§ 11 bis 13 bleiben unberührt.</p> <p>(4) Besteht mit dem jeweiligen Ausland eine Vereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungsverfahren, verringern sich die Anforderungen aus § 5 um die durch die Sicherheitsbehörden nach Artikel 27 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG eingestufteten Anforderungen der Kategorie A, sofern keine begründeten Zweifel entsprechend § 7 Absatz 4 vorliegen.</p> <p>(5) Abweichend von Absatz 2 bis 4 kann Fahrzeugen für einen örtlich und zeitlich beschränkten Betrieb auf den Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland eine Genehmigung erteilt werden, wenn der Antragsteller</p> <p>1. ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt hat und</p>		

<p>2. durch eine schriftliche Erklärung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bestätigt, dass alle für den beschriebenen Betrieb ermittelten Gefährdungen und die damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden.</p> <p>(6) Neben der ausländischen Zulassung des Fahrzeugs sind die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen beizufügen.</p> <p>Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur</p>		
<p>§ 19 Ergänzende Vorschriften für die Inbetriebnahmegenehmigung</p> <p>(1) Zusätzlich zu den nach § 6 Absatz 2 Satz 3 erforderlichen Nachweisen hat der Antragsteller für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder für die Eisenbahninfrastruktur Folgendes nachzuweisen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine Freigabe der geprüften Planung, 2. eine Bestätigung der Gebrauchsfähigkeit der Bauprodukte, der Bauarten, der sicherungstechnischen Systeme und deren Bestandteile, 3. eine Bauüberwachung und 4. die notwendigen Abnahmeprüfungen. <p>Für die Nachweise sind die technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen. Diese Prüfbescheinigungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt ausschließlich im Rahmen von genehmigungspflichtigen Verfahren vorzulegen.</p> <p>(2) Die Nachweise und Unterlagen nach Absatz 1 sind nach Maßgabe der Anlage 6 dem Eisenbahn-</p>	<p>„Gebrauchsfähigkeit“ durch „Gebrauchstauglichkeit“ ersetzen weil terminus technicus in der Interop-Richtlinie, Artikel 13 bzw. Anhang IV</p> <p>Für die Nachweise sind die nationalen technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen.</p>	

<p>Bundesamt vorzulegen.</p> <p>(3) Der Antragsteller hat einen Inbetriebnahmeverantwortlichen oder anderen geeigneten Mitarbeiter zu bestellen, der insbesondere prüft und bestätigt, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sicher gebaut, insbesondere die Bauüberwachung durchgeführt worden ist, 2. alle notwendigen Prüfungen zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen einschließlich notwendiger Schnittstellenbetrachtungen durchgeführt worden sind, 3. die Anforderungen und Nachweise nach Absatz 1 vollständig erbracht worden sind, 4. soweit einschlägig, alle Auflagen aus den Nachweisen nach Nummer 3 umgesetzt worden sind und 5. Auflagen und Nebenbestimmungen aus Inbetriebnahmegenehmigungen beachtet sowie vorhandene Mängel innerhalb einer durch ihn zu bestimmenden, angemessenen Frist beseitigt worden sind. <p>(4) § 7 Absatz 3 bis 5 findet entsprechend Anwendung, wenn Erkenntnisse über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung von Prüfsachverständigen nach § 4b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorliegen.</p> <p>(5) Soweit von technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise über die Gewährleistung der mindestens gleichen Sicherheit zu führen. Hierfür ist die Durchführung eines Risikomanagementverfahrens nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 notwendig. Wenn keine signifikanten Änderungen nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorliegen, ist die Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode notwendig. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Basis dieser Ergebnisse eine Zustimmung im Einzelfall erteilen.</p>	<p>5) Soweit von den nationalen technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise über die</p>	
<p>§ 20 Ergänzende Vorschriften für Umrüstungen oder Erneuerungen (1) Umrüstungen oder Erneuerungen der</p>		

<p>Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur finden ergänzend zu den Vorschriften der §§ 11 bis 13 nach Maßgabe der folgenden Absätze statt.</p> <p>(2) Die Anzeige einer Umrüstung oder Erneuerung erfolgt nach Maßgabe der Anlage 6. Bei Maßnahmen, die nach Einschätzung des Anzeigenden nicht genehmigungspflichtig sind, hat dieser lediglich eine allgemeine Beschreibung nach Maßgabe der Anlage 6 beizufügen.</p> <p>(3) Im Rahmen von Umrüstungen oder Erneuerungen sind mit der Anzeige nach § 12 anzugeben:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die geplanten Zwischenzustände mit Inhalt, Umfang und Dauer, 2. die geplanten zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen mit Inhalt, Umfang und Zeitpunkt und 3. der Inhalt, Umfang und Zeitpunkt für den baulichen Endzustand. <p>(4) Für Zwischenzustände ist keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Die betriebliche Nutzung für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb erfolgt durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechend den einzelfallbezogenen Anforderungen des Inbetriebnahmeverantwortlichen oder eines anderen geeigneten Mitarbeiters. Zwischenzustände, die länger als ein Jahr oder eine Fahrplanperiode andauern, gelten als zwischenzeitliche Betriebsaufnahme nach Absatz 5.</p> <p>(5) Eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb darf ohne Inbetriebnahmegenehmigung nur vorgenommen werden bei Vorlage an das Eisenbahn-Bundesamt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der in § 6 Absatz 2 genannten Unterlagen in Form von Zwischenergebnissen und 2. der vorläufigen Inbetriebnahmeunterlagen nach Anlage 6, die durch den Inbetriebnahmeverantwortlichen oder einen anderen geeigneten Mitarbeiter erstellt worden sind. <p>(6) Bei genehmigungspflichtigen Maßnahmen, die im laufenden Betrieb durchgeführt werden, dürfen Eisenbahnen den Betrieb vorläufig in eigener Verantwortung nach Maßgabe des § 4</p>	<p>(2) Die Anzeige einer Umrüstung oder Erneuerung erfolgt nach Maßgabe der Anlage 6. Bei Maßnahmen, die nach Einschätzung des Anzeigenden nicht genehmigungspflichtig sind, hat dieser lediglich eine „allgemeine Beschreibung“ entsprechend Ziffer 1.1.1 der Anlage 6 beizufügen.</p> <p>Zwischenzustände, die länger als zwei Jahre ein Jahr oder eine Fahrplanperiode andauern, gelten als zwischenzeitliche Betriebsaufnahme nach Absatz 5.</p>	<p>Unbestimmter Begriff</p>
--	---	-----------------------------

<p>Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bis zum Erteilen der Inbetrieb-nahmegenehmigung aufnehmen. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet im jeweiligen Einzelfall mit der Bestätigung nach § 12 Absatz 4, bis zu welchem Zeitpunkt die vollständi-gen Unterlagen nach Anlage 6 endgültig vorzulegen sind.</p>		
<p>Teil 3</p> <p>Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme</p> <p>§ 21 Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten (1) Interoperabilitätskomponenten dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sie den für sie einschlägigen Bestimmungen der Technischen Spezifikationen ent-sprechen, 2. sie nach Maßgabe der jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen einer Be-wertung der Konformität und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, der Gebrauchstauglichkeit unterzogen worden sind und 3. für sie eine EG-Konformitätserklärung und, soweit zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich, über eine Gebrauchstauglichkeitserklä-rung nach Artikel 13 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG erteilt worden ist. <p>(2) Die Verpflichtung zur Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 trifft den Her-steller 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.</p> <p>(3) Eisenbahnen und Halter von</p>		

<p>Eisenbahnfahrzeugen haben sicherzustellen, dass Interoperabilitätskomponenten ordnungsgemäß installiert, bestimmungsgemäß verwendet und planmäßig instand gehalten werden.</p> <p>(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 Eisenbahnfahrzeugen die Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu gewährleisten.</p> <p>(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für zusammengesetzte Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Artikels 13 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG für die Herstellung zum Eigengebrauch und im Fall wesentlicher Änderungen an bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten oder wesentlicher Änderungen in Bezug auf ihre Verwendung.</p>		
<p>§ 22 Beeinträchtigung der grundlegenden Anforderungen</p> <p>(1) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass eine Interoperabilitätskomponente,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, 2. die in Verkehr gebracht worden ist und 3. die bestimmungsgemäß verwendet wird, <p>die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so trifft es, soweit erforderlich, Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen.</p> <p>(2) Im Fall von Absatz 1 unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission unverzüglich unter Begründung seiner Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen. Es erläutert insbesondere, inwieweit</p>		

<p>1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,</p> <p>2. die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind oder</p> <p>3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.</p>	<p>2. die technischen Spezifikationen für Interoperabilität, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind oder</p> <p>3. die technischen Spezifikationen für Interoperabilität unvollständig sind.</p>	
<p>§ 23</p> <p>Inverkehrbringen und Verwendung von Bauprodukten und Bauarten</p> <p>(1) Bauprodukte und Bauarten dürfen nur verwendet werden, wenn sie zuvor vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen worden sind. Sie werden auf Antrag eines nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Berechtigten 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, eingehalten werden.</p> <p>(2) Abweichend von Absatz 1 dürfen Bauprodukte ohne Zulassung oder Zustimmung verwendet werden, wenn sie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. von den technischen Vorschriften nicht oder nicht wesentlich abweichen und ein Übereinstimmungszeichen tragen, 2. das CE-Zeichen tragen und eine für die vorgesehene Verwendung entsprechende Leistungserklärung haben, 3. als Interoperabilitätskomponenten eine für die vorgesehene Verwendung entsprechende Erklärung haben und alle bauordnungsrechtlichen Anforderungen erfüllen, 4. eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung des Deutschen Instituts für Bautechnik oder ein allgemeines bauaufsichtliches Prüfzeugnis einer Prüfstelle haben, 5. auf Grundlage eines im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt freigegebenes Verfahren für definierte Bauprodukte, den technischen 	<p>3. als Interoperabilitätskomponenten eine für die vorgesehene Verwendung entsprechende Konformitätserklärung haben und alle bauordnungsrechtlichen Anforderungen erfüllen,</p>	

<p>Vorschriften entsprechen,</p> <p>6. Bauprodukte sind, die keines Verwendbarkeitsnachweises bedürfen, oder</p> <p>7. die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden und in den technischen Vorschriften öffentlich bekannt gemacht worden sind.</p> <p>(3) Abweichend von Absatz 1 dürfen Bauarten ohne Bauartgenehmigung verwendet werden, wenn sie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den technischen Vorschriften entsprechen, 2. eine allgemeine Bauartgenehmigung durch das Deutsche Institut für Bautechnik haben oder 3. auf Grundlage eines im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt freigegebenes Verfahren für definierte Bauarten, den technischen Vorschriften entsprechen. <p>(4) Die Zulassung für Bauprodukte oder Bauarten nach Absatz 1 gilt längstens für fünf Jahre. Die Zulassung kann verlängert werden.</p>		
<p>§ 24</p> <p>Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen Systemen und deren Bestandteilen</p> <p>(1) Sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder deren Bestandteile, die in übereinstimmender Ausführung an mehreren Stellen in</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dem Teilsystem Energie, 2. dem Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder 3. der übrigen Eisenbahninfrastruktur <p>verwendet werden sollen, können eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erhalten, wenn das System oder dessen Bestandteile im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung zu prüfen wären. Gegenstand einer Genehmigung können insbesondere solche Systeme oder deren Bestandteile sein, die von Anlage 7 erfasst sind.</p>	<p>Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen</p>	

<p>(2) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 6 Absatz 2 in Verbindung mit § 19 erfüllt sind.</p> <p>(3) Die Genehmigung nach Absatz 2 kann von Eisenbahnen oder Herstellern von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen beantragt werden.</p> <p>(4) Die Genehmigung gilt längstens sieben Jahre. Die Genehmigung kann verlängert werden.</p> <p>(5) Ist für sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder deren Bestandteile eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erteilt worden, wird die Erfüllung der damit abgedeckten Anforderungen bei Erteilung der Inbetriebnahme-genehmigung nicht nochmals überprüft.</p>	<p>Ergänzung Absatz (2) Der Prüfbescheinigung des Prüfsachverständigen nach §19 Absatz 1 Punkt 2 steht eine Prüferklärung des Eisenbahnunternehmens oder Erklärung der Typfreigabe des Eisenbahnunternehmens gleich.</p> <p>Bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Zulassungen oder andere zu diesem Zeitpunkt vorhandene Legitimierungen von Sicherungssystemen/elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen (Schaltungen, Komponenten, etc.) gelten als Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden weiterhin, soweit keine sicherheitlichen Erkenntnisse dem entgegenstehen oder die Behörde begründete Zweifel vorbringt. Es gelten gleichermaßen die technischen Regelwerke, die für ein bestehendes sicherungstechnisches oder elektrotechnisches System bei bisherigen Legitimierungen zu Grunde gelegt wurden, bei Ergänzung, Ersatz oder Funktionserweiterung für zukünftige Legitimierungen weiter.</p>	
<p>§ 25</p> <p>Marktaufsicht</p> <p>(1) Das Eisenbahn-Bundesamt führt eine Marktaufsicht durch für die eingesetzten und die in Verkehr zu bringenden</p> <p>1. eisenbahnspezifischen Bauprodukte und Bauarten,</p>		

<p>2. Interoperabilitätskomponenten und deren Bestandteile sowie</p> <p>3. sicherungstechnischen und elektrotechnischen Systeme und deren Bestandteile.</p> <p>(2) Im Rahmen der Marktaufsicht nach Absatz 1 hat der Hersteller alle Unterlagen, Nachweise und Muster offenzulegen und bei Bedarf zur Verfügung zu stellen, die für die Beurteilung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und sicheren Integration benötigt werden.</p>		
<p>Teil 4</p> <p>Pflichten der Eisenbahnen, Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie für die Instandhaltung zuständigen Stellen</p> <p>§ 26</p> <p>Pflichten der Eisenbahnen, Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie für die Instandhaltung zuständigen Stellen</p> <p>(1) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben sicherzustellen, dass die von ihnen betriebenen Bestandteile des Eisenbahnsystems dauerhaft die sich aus den bei Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung anzuwendenden Technischen Spezifikationen und Rechtsvorschriften ergebenden Anforderungen erfüllen.</p> <p>(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Infrastrukturregister nach Maßgabe des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission vom 26. November 2014 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister sowie zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 489)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zu erstellen, 2. auf den neuesten Stand zu halten und 3. nach der Erstellung und nach jeder Änderung dem Eisenbahn-Bundesamt in einem von diesem bestimmten elektronischen Dateiformat zu 		

<p>übermitteln.</p> <p>(3) Eisenbahnen, Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie für die Instandhaltung zuständige Stellen oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen zu unterrichten.</p>		
<p>§ 27</p> <p>Mitwirkungspflichten Stellen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland</p> <p>1. Eisenbahnen, 2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder 3. Hersteller von Interoperabilitätskomponenten oder strukturellen Teilsystemen</p> <p>fest, dass eine benannte Stelle oder eine bestimmte 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. 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. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die Fälle der Kommission mit, sofern eine benannte Stelle betroffen ist.</p>		
<p>§ 28</p> <p>Aufbewahrungs- und Weitergabepflichten</p> <p>(1) Wer nach den Vorschriften des Teil 2 oder 3 eine Genehmigung erhalten hat, ist verpflichtet, die Genehmigung und die zur Erlangung der Genehmigung erforderlichen Nachweise so lange aufzubewahren, wie der Bestandteil des Eisenbahnsystems dem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er den Bestandteil des Eisenbahnsystems, sind die Unterlagen mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber.</p>	<p>(1) Wer nach den Vorschriften des Teil 2 oder 3 eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, ist verpflichtet, die Inbetriebnahmegenehmigung und die zur Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Nachweise so lange aufzubewahren, wie der Bestandteil des Eisenbahnsystems dem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er den Bestandteil des Eisenbahnsystems, sind die Unterlagen mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber.</p>	

<p>(2) Wer Änderungsarbeiten an einem Bestandteil des Eisenbahnsystems oder einem Teil davon durchführt, die nicht genehmigungsbedürftig sind, hat Aufzeichnungen zu führen. Absatz 1 gilt entsprechend.</p>		
<p>Teil 5</p> <p>Benannte Stellen, bestimmte Stellen</p> <p>§ 29</p> <p>Aufgaben der benannten Stellen</p> <p>(1) Benannte Stellen</p> <p>1. bewerten bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen und stellen bei Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit eine Prüfbescheinigung aus,</p> <p>2. führen bei strukturellen Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen durch, stellen bei Nachweis der Konformität eine EG-Prüfbescheinigung nach Anhang VI Nummer 2.3 der Richtlinie 2008/57/EG aus, stellen die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 2.4 der Richtlinie 2008/57/EG zusammen und fügen diese der EG-Prüfbescheinigung bei.</p> <p>Benannte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn die Interoperabilitätskomponente oder das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen erfüllt.</p> <p>(2) Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 2 kann die benannte Stelle Zwischenprüfbescheinigungen nach Anhang VI Nummer 2.2 der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen. Die</p>	<p>Aufgaben der benannten Stellen für die Interoperabilität</p> <p>(1) Benannte Stellen für die Interoperabilität</p> <p>Benannte Stellen für die Interoperabilität dürfen eine EG-Prüfbescheinigung nur ausstellen, ...</p> <p>(2) Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 2 kann die benannte Stelle für die Interoperabilität Zwischenprüfbescheinigungen</p> <p>Die benannte Stelle für die Interoperabilität kann</p>	

<p>benannte Stelle kann Konformitätsbescheinigungen für eine Serie von Teil-systemen oder bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen, soweit es nach den einschlägigen Technischen Spezifikationen zulässig ist.</p> <p>(3) Der benannten Stelle sind die zum Nachweis der Konformität und gegebenenfalls Gebrauchstauglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen</p> <p>(4) Hat eine benannte Stelle Kenntnis darüber, dass die Voraussetzungen einer EG-Prüfbescheinigung bei deren Ausstellung nicht vorlagen, informiert sie das Eisenbahn-Bundesamt.</p> <p>(5) Die benannten Stellen veröffentlichen die nach Anhang VI Nummer 2.7 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehenen Angaben regelmäßig. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.</p>	<p>Konformitätsbescheinigungen ...</p> <p>3) Der benannten Stelle für die Interoperabilität sind die zum Nachweis der Konformität ...</p> <p>(5) Die benannten Stellen für die Interoperabilität veröffentlichen die nach Anhang VI Nummer 2.7 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehenen Angaben regelmäßig.</p>	
<p>§ 30</p> <p>Aufgaben der bestimmten Stellen</p> <p>(1) Bestimmte Stellen</p> <p>1. führen bei strukturellen Teilsystemen die Prüfung nach Artikel 17 in Verbindung mit Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der notifizierten technischen Vorschriften durch,</p> <p>2. stellen bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung entsprechend Anhang VI Nummer 3.2 der Richtlinie 2008/57/EG aus,</p> <p>3. erstellen die technischen Unterlagen entsprechend Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 3.3 der Richtlinie 2008/57/EG und fügen diese der Prüfbescheinigung bei.</p>	<p>1. führen bei strukturellen Teilsystemen die Prüfung nach Artikel 17 in Verbindung mit Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der national notifizierten technischen Vorschriften durch</p>	

<p>Bestimmte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nach Satz 1 Nummer 2 nur ausstellen, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften erfüllt. Die Prüfung kann auch in Erstbewertungen für die Planungs- oder die Fertigungsphase unterteilt werden.</p> <p>(2) § 29 Absatz 3 bis 5 gilt entsprechend.</p>	<p>Bestimmte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nach Satz 1 Nummer 2 nur ausstellen, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden national notifizierten technischen Vorschriften erfüllt, die zur Abdeckung der offenen Punkte in den TSI vorgesehen sind.</p>	
<p>§ 31</p> <p>Anerkennungsverfahren</p> <p>(1) Wer als benannte Stelle oder bestimmte Stelle tätig werden will, bedarf der Anerkennung. Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Stelle nach Satz 1 an, wenn der Antragsteller</p> <p>1. die Voraussetzungen nach Artikel 28 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG erfüllt und</p> <p>2. zuverlässig ist.</p> <p>(2) Der Antrag auf Anerkennung ist schriftlich an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten. Die Behörde bestimmt die Form der Übermittlung. Sie kann auch die elektronische Form vorsehen.</p> <p>(3) Weist der Antragsteller die Erfüllung der administrativen Voraussetzungen einer Anerkennung durch eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierung nach, gilt der Nachweis für die administrativen Voraussetzungen insoweit als erbracht.</p> <p>(4) Die Anerkennung erfolgt durch schriftlichen Bescheid, aus dem sich Art, Umfang und Gültigkeitsdauer der Anerkennung ergeben müssen. Das Eisenbahn-Bundesamt meldet Anerkennungen als benannte Stelle der Kommission. Die Anerkennungen als bestimmte Stelle veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite mit Name und Anschrift.</p> <p>(5) Die Anerkennung gilt längstens für fünf Jahre. Sie kann verlängert werden. Anerkannte Stellen werden regelmäßig überwacht.</p>	<p>(1) Wer als benannte Stelle für die Interoperabilität oder bestimmte Stelle tätig werden will, bedarf der Anerkennung.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt meldet Anerkennungen als benannte Stelle für die Interoperabilität der Kommission. Die Anerkennungen als bestimmte Stelle veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite mit Name und Anschrift.</p>	

<p>§ 32</p> <p>Rücknahme, Widerruf</p> <p>(1) Anerkennungen nach § 31 können zurückgenommen werden, wenn bekannt wird, dass zum Zeitpunkt der Anerkennung die Voraussetzungen nach § 31 Absatz 1 Satz 2 nicht vorlagen. Hiervon hat das Eisenbahn-Bundesamt im Falle einer benannten Stelle die Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu unterrichten.</p> <p>(2) Anerkennungen nach § 31 können widerrufen werden, wenn nachträglich die Voraussetzungen nach § 31 Absatz 1 Satz 2 entfallen. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.</p> <p>(3) Die verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf bleiben unberührt.</p>		
<p>§ 33</p> <p>Unterauftragsvergabe</p> <p>(1) Eine nach § 31 anerkannte Stelle kann sich Dritter bedienen, die Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens ausführen (Unterauftragnehmer). In diesem Fall hat die Stelle sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer über die erforderlichen Voraussetzungen nach § 31 Absatz 1 Satz 2 verfügt, um die ihm überlassenen Arbeiten ordnungsgemäß auszuführen.</p> <p>(2) Die nach § 31 anerkannten Stellen haben ein Verzeichnis aller ihrer Unterauftragnehmer zu führen und auf den neuesten Stand zu halten.</p>		
<p>§ 34</p> <p>Fahrzeugeinstellungsregister</p> <p>(1) Das Fahrzeugeinstellungsregister enthält die Inhalte und Formate, die in den</p> <p>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</p>	<p>Als § 34(5) aufnehmen Text aus § 39 (4), da hier besser passend:</p> <p>(5) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben dem Eisenbahn-Bundesamt die erforderlichen Angaben nach § 34 Absatz 1 bezüglich ihrer am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in einem von dem Eisenbahn-Bundesamt bestimmten Format bis zum 1. August 2020 zu übermitteln. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt diese unverzüglich in das Register ein.</p>	

<p>(ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30, L 101 vom 4.4.2014, S. 15), die zu-letzt durch Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang Nummer 9 der Verordnung (EU) Nr. 519/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 74) geändert worden ist, und 2. Anlagen 1 bis 4 der Entscheidung 2007/756/EG konkretisiert worden sind.</p> <p>(2) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen hat ein neues Fahrzeug vor Aufnahme des Betriebs im Fahrzeugeinstellungsregister mittels elektronischer Antragstellung einzutragen, wenn dieses nicht bereits in dem Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union registriert ist. Hierbei ist die mit der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zugewiesene europäische Fahrzeugnummer zu aktivieren sowie die europäische Identifikationsnummer der Genehmigungsentscheidung einzutragen.</p> <p>(3) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben Änderungen der in das Register eingestellten Angaben sowie Rücknahmen nach Anlage 3 der Entscheidung 2007/756/EG, die ihre Fahrzeuge betreffen, unverzüglich mittels elektronischer Antragstellung im Fahrzeugeinstellungsregister vorzunehmen. Dies beinhaltet auch die Eingabe einer geänderten europäischen Identifikationsnummer nach einer genehmigungsbedürftigen Umrüstung oder Erneuerung sowie einer weiteren Inbetriebnahmegenehmigung in einem weiteren Mitgliedstaat der Europäischen Union. Bei Verwertung des Fahrzeugs ist dies mittels elektronischer Antragstellung im Fahrzeugeinstellungsregister zu bestätigen. Die in dem Fahrzeugeinstellungsregister enthaltenen Angaben sind spätestens zehn Jahre nach der Bestätigung über die Verwertung des Fahrzeugs zu löschen.</p> <p>(4) Das Eisenbahn-Bundesamt gibt Zugriffsberechtigten nach Anhang Nummer 3.3 der Entscheidung 2007/756/EG auf Antrag Auskünfte zu den im Fahrzeugeinstellungsregister gespeicherten Angaben in einem von ihm bestimmten editierbaren Standardformat.</p>		
<p>§ 35 Fahrzeugkennzeichnung</p> <p>(1) Das Eisenbahn-Bundesamt weist jedem</p>		

<p>Fahrzeug mit Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine europäische Fahrzeugnummer zu. Satz 1 gilt auch im Falle der Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps.</p> <p>(2) Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet für umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge mit der Genehmigung einer Fahrzeugserie über die Zuweisung einer geänderten europäischen Fahrzeugnummer. Satz 1 gilt für Fahrzeugvarianten entsprechend.</p> <p>(3) Eine weitere europäische Fahrzeugnummer wird im Rahmen einer Genehmigung nach § 18 nicht zugewiesen.</p> <p>(4) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf das Fahrzeug erst dann in Betrieb nehmen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. das Fahrzeug mittels elektronischer Antragstellung im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen ist und 2. die nach § 34 Absatz 2 aktivierte europäische Fahrzeugnummer nach den Vorgaben der Anlage H des Beschlusses 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1, L 101 vom 4.4.2014, S. 15, L 98 vom 11.4.2017, S. 44), der zuletzt durch die Verordnung (EU) 2015/995 (ABl. L 165 vom 30.6.2015, S. 1) geändert worden ist, am Fahrzeug angebracht ist. 		
<p>§ 36 Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen</p> <p>(1) Das Eisenbahn-Bundesamt übermittelt an das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps, die in Anhang II des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU aufgeführten Angaben:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hersteller, 2. Konformität mit den Technischen Spezifikationen, 		

<p>3. erteilte Genehmigungen, einschließlich allgemeine Angaben zu Status und den Parametern die mittels der anzuwendenden Rechtsvorschriften geprüft worden sind, und</p> <p>4. technische Merkmale.</p> <p>(2) Der Inhaber der Genehmigung eines Fahrzeugtyps hat innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Erteilung der Genehmigung an das Eisenbahn-Bundesamt mittels elektronischer Antragstellung zu übermitteln:</p> <p>1. für die den Technischen Spezifikationen entsprechenden Fahrzeuge die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten technischen Merkmale; die Angaben müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen zur Baumusterprüfung entsprechen;</p> <p>2. für die nicht den Technischen Spezifikationen entsprechenden Fahrzeuge die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten technischen Merkmale, die bei der Genehmigung durch die benannten und bestimmten Stellen geprüft worden sind; die Angaben müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen der Prüfungen entsprechen.</p> <p>(3) Das Eisenbahn-Bundesamt setzt das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen innerhalb von 20 Arbeitstagen von einer Änderung oder Reaktivierung mit und ohne Änderung einer bestehenden Genehmigung eines Fahrzeugtyps in Kenntnis.</p> <p>(4) Das Eisenbahn-Bundesamt setzt das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen innerhalb von fünf Arbeitstagen von einer Aussetzung oder einem Entzug einer bestehenden Genehmigung eines Fahrzeugtyps in Kenntnis.</p> <p>(5) Fahrzeuge, die über eine Serienzulassung verfügen, werden auf Antrag des Antragstellers in das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen. Die einzutragenden Fahrzeuge werden insoweit behandelt wie Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps. Dies gilt für Fahrzeugvarianten entsprechend.</p>		
<p>§ 37 Notifizierung von technischen Vorschriften</p>	<p>Notifizierung von nationalen technischen Vorschriften</p>	

<p>(1) Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt für jede anzuwendende Technische Spezifikation bei Bedarf nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftskreise eine Liste der zu notifizierenden technischen Vorschriften.</p> <p>(2) Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2008/57/EG die technischen Vorschriften zu notifizieren, die gelten für die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. offenen Punkte der einschlägigen Technischen Spezifikationen und 2. in den einschlägigen Technischen Spezifikationen eindeutig bezeichneten Sonderfälle. <p>(3) Für Fahrzeuge sowie den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind, zusätzlich zu Absatz 2, gemäß Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG die technischen Vorschriften zu notifizieren, die Grundlage der Prüfung der technischen Kompatibilität sind betreffend</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander und 2. das Fahrzeug mit dem betreffenden Netz. <p>(4) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen unverzüglich nach Übermittlung. Es gilt der Stand der Übermittlung.</p>	<p>(1) Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt für jede anzuwendende Technische Spezifikation bei Bedarf nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftskreise eine Liste der zu notifizierenden nationalen technischen Vorschriften.</p>	
<p>§ 38 Ordnungswidrigkeiten</p> <p>(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ohne Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 oder nach § 11 Absatz 1 Satz 1 einen Bestandteil des Eisenbahnsystems erstmalig in Betrieb nimmt, nach Anlage 4 umrüstet oder nach Anlage 4 erneuert, 2. entgegen § 6 Absatz 2 Satz 4 eine Prüferklärung abgibt, 		

3. entgegen § 11 Absatz 3 Satz 2 ein Fahrzeug nicht oder nicht rechtzeitig aus dem Betrieb nimmt,

4. entgegen § 11 Absatz 3 Satz 3 ein Fahrzeug wieder in Betrieb nimmt,

5. entgegen § 15 Absatz 6 ein weiteres Fahrzeug einer zugelassenen Serie in Betrieb nimmt,

6. entgegen § 21 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt,

7. entgegen § 29 Absatz 1 Satz 2 oder § 30 Absatz 1 Satz 2 eine Prüfbescheinigung ausstellt oder

8. entgegen § 35 Absatz 4 ein Fahrzeug in Betrieb nimmt.

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

1. entgegen § 15 Absatz 5 Satz 3 eine dort genannte Erklärung oder eine dort genannte Kopie nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,

2. entgegen § 15 Absatz 5 Satz 4 eine Unterlage nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt,

3. entgegen § 26 Absatz 3 die Unterrichtung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt oder

4. entgegen § 34 Absatz 3 Satz 1 eine Änderung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt.

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

1. entgegen § 20 Absatz 5 eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme vornimmt,

2. entgegen § 26 Absatz 2 ein Register nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig erstellt, nicht auf den neuesten Stand hält oder nach

<p>Erstellung oder nach jeder Änderung dem Eisenbahn-Bundesamt nicht oder nicht rechtzeitig übermittelt,</p> <p>3. entgegen § 28 Absatz 1 eine Genehmigung oder einen zur Erlangung der Genehmigung erforderlichen Nachweis nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt oder diese Unterlagen nicht an einen Erwerber aushändigt oder</p> <p>4. entgegen § 28 Absatz 2 Aufzeichnungen über Änderungsarbeiten nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt.</p>		
<p>§ 39 Übergangsvorschriften</p> <p>(1) Für Anträge auf Inbetriebnahmegenehmigung, die bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gestellt worden sind, ist das Genehmigungsverfahren anzuwenden, das zum Zeitpunkt des Antrags maßgeblich war, wenn der Antragsteller bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des dritten auf den Monat des Inkrafttretens folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Inkrafttretens übereinstimmt] beim Eisenbahn-Bundesamt dies beantragt und das Vorliegen eines fortgeschrittenen Verfahrensstadiums nachweist. Der Nachweis ist erbracht, wenn eine benannte Stelle bis zum Ablauf des ... [eintragen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] beauftragt ist. Im Fall des Satzes 1 ist das zum Zeitpunkt des Antrags gültige Recht bis zum ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] anwendbar. Liegt nach Ablauf dieses Zeitpunkts keine Entscheidung vor, gilt diese Verordnung.</p>	<p>Übergangsvorschriften</p> <p>Soweit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits eine Bauvoranzeige vorliegt, wird das Genehmigungsverfahren nach den zum Zeitpunkt der Anzeige geltenden Vorschriften durchgeführt. es sei denn, die tatsächliche Inbetriebnahme erfolgt später als zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.</p> <p>Für lang laufende Projekte, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung bereits über einen erheblichen Genehmigungs- und Dokumentationsstand verfügen, erfolgt eine anlagenscharfe Meldung/Vereinbarung zur Sachstandfeststellung und weiterem Fortgang des Inbetriebnahmeprozesses mit der nationalen Aufsichtsbehörde.</p> <p>Die Formulierung entspricht dem Vorschlag der DB Netz AG vom 11.11.2016 (E-Mail Frau Dr. Stephanie Zweig an Herrn Wolfram Neuhöfer.</p>	<p>Begründung siehe Anschreiben</p>

<p>(2) Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 gilt entsprechend, wenn eine nach dem Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vom 26. Juni 2013¹) anerkannte Stelle</p> <p>1. die Einhaltung der notifizierten technischen Vorschriften prüft und</p> <p>2. bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] mit der Prüfung beauftragt ist.</p> <p>(3) Zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und einer oder mehreren Sicherheits-behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] abgeschlossene Vereinbarungen über die gegen-seitige Anerkennung von technischen Vorschriften können weiter angewendet werden.</p> <p>(4) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben dem Eisenbahn-Bundesamt die erforderlichen Angaben nach § 34 Absatz 1 bezüglich ihrer am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in einem von dem Eisenbahn-Bundesamt bestimmten Format bis zum 1. August 2020 zu übermitteln. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt diese unverzüglich in das Register ein.</p>	<p>(3) Zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und einer oder mehreren Sicherheits-behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] abgeschlossene Vereinbarungen über die gegen-seitige Anerkennung von technischen Vorschriften zur Fahrzeugzulassung können weiter angewendet werden.</p> <p>Anmerkung: Dieser Absatz ist besser unter §34 aufzuführen. § 34 behandelt das Fahrzeugeinstellungsregister. Im § 39 geht es um die Übergangsvorschriften. Siehe Einschub unter § 34.</p>	
<p>Anlage 1 (zu § 3 Absatz 2)</p> <p>Umsetzung von Entscheidungen und Beschlüssen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)</p> <p>1. Gemeinsame Bestimmungen</p> <p>1.1 Begriffsbestimmungen Im Sinne dieser Anlage sind:</p> <p>a) Eisenbahnunternehmen:</p>		

<p>Eisenbahnverkehrsunternehmen;</p> <p>b) Infrastrukturbetreiber: Betreiber der Schienenwege.</p> <p>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, 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.</p> <p>2. Teilsystem Infrastruktur</p> <p>2.1 Konventionelles Eisenbahnsystem Der mit der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 1) teilweise aufgehobene Beschluss 2011/275/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 126 vom 14.5.2011, S. 53), der durch den Beschluss 2012/464/EU (ABl. L 217 vom 14.8.2012, S. 20) geändert worden ist, ist weiterhin anzuwenden auf</p> <p>a) die Fortführung von Vorhaben, die nach dem Beschluss 2011/275/EU genehmigt worden sind, und</p> <p>b) Vorhaben, die eine neue, umzurüstende oder zu erneuernde Strecke betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.</p>	<p>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 und den dort getroffenen Festlegungen zur Konformitätsbewertung, die nach dem 31. Dezember 2010 in Kraft getreten sind oder treten. sowie hinsichtlich der Erfüllung nationaler Vorschriften.</p> <p>Erläuterung:-Regelungsumfang des genannten Beschlusses sind gerade EU-Vorschriften, nicht aber nationale.</p> <p>... geändert worden ist, ist weiterhin ohne weitere Eingrenzung anzuwenden auf ...</p>	
--	---	--

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 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 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 Zeit-punkt 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 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 konventionel-len 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 betref-fen, soweit diese 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 Ver-ordnung (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 Spezifi-kation 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 zuletzt durch die Verordnung (EU) 2015/924 (ABl. L 150 vom 17.6.2015, S. 10) geändert worden ist, teilweise aufgehobene Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 344 vom 8.12.2006, S. 1, L 345 vom 29.12.2011, S. 35), die zuletzt durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2006/861/EG genehmigt worden sind, und

b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren.

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

3.1.4 Der mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228, L 10 vom 16.1.2015, S. 45, L 334 vom 22.12.2015, S. 65, L 103 vom 19.4.2016, S. 50) teilweise aufgehobene Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems „Lokomotiven und Personenwagen“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 139 vom 26.5.2011, S. 1), der zuletzt durch den Beschluss 2012/464/EU geändert worden ist, ist nach Maßgabe der Nummer 3.3 weiterhin anzuwenden auf

a) die Fortführung von Vorhaben, die nach dem Beschluss 2011/291/EU genehmigt worden sind, und

b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese 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 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 an-

<p>zuwenden auf</p> <p>a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/232/EU genehmigt worden sind, und</p> <p>b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug betreffen, soweit diese 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.</p> <p>Satz 1 Buchstabe b gilt nicht, wenn der Antragsteller die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 beantragt.</p> <p>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 Zugeinheiten mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 190 km/h, die für den Betrieb im Hochgeschwindigkeitsbahnnetz ausgelegt sind.</p> <p>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</p> <p>a) Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben, die nach der Entscheidung 2002/735/EG genehmigt worden sind, und</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--

3.2.1 aufgeführten Fahr-zeuge, die auf der Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahn-systems 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 Ausschrei-bungen über Nahverkehrsleistungen getroffen werden, ist mit der Abgabe des An-gebots 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 bestimmbareren 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 Inbe-triebnahmegenehmigung haben, sowie alle Fahrzeuge dieser Fahrzeugplattformen.

4. Teilsystem Energie

4.1 Konventionelles Eisenbahnsystem

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

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.

<p>5. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung</p> <p>5.1 Eisenbahnsystem</p> <p>5.1.1 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 Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission vom 5. Januar 2017 über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem und der Anhang III Nummer 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ (ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 1), der zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/919 geändert worden ist, sind nach Maßgabe der Nummer 5.2 anzuwenden auf Infrastrukturen und führende Fahrzeuge von Zügen.</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Beschlusses 2012/88/EU in einem</p>	<p>...</p> <p>soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) 2016/919 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium</p>	
---	--	--

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 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.

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 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 Zufahrstraßen

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

5.2.1 ~~ERTMS~~ ETCS ist streckenseitig ...

<p>Durchführungsverordnung (EU) 2017/6. Die Unterrichtung enthält:</p> <p>a) eine technische Beschreibung des Projekts,</p> <p>b) einen Termin für die ERTMS-Inbetriebnahme,</p> <p>c) Gründe für die Verzögerung und</p> <p>d) Angaben zu den vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergriffenen Abhilfemaßnahmen.</p> <p>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.</p> <p>6. Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung Der Beschluss 2012/757/EU ist anzuwenden auf die Betriebsführung im Eisenbahn-system.</p> <p>7. Übergreifende Bereiche des Eisenbahnsystems</p> <p>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</p> <p>a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/163/EG genehmigt worden sind, und</p> <p>b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung</p>	<p>b) einen Termin für die ERTMS ETCS-Inbetriebnahme,</p> <p>... für eine ERTMS ETCS –Ausrüstung ...</p>	
---	--	--

<p>befindlichen Vertrages waren.</p> <p>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</p> <p>a) die Fortführung von Vorhaben, die nach der Entscheidung 2008/164/EG genehmigt worden sind,</p> <p>b) Vorhaben, die ein neues, umzurüstendes oder zu erneuerndes Teilsystem betreffen, soweit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages waren, und</p> <p>c) Vorhaben für neue Fahrzeuge mit bestehendem Entwurf nach Abschnitt 7.1.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014.</p>		
<p>Anlage 2 (zu § 5 Absatz 2)</p> <p>Übrige Eisenbahninfrastruktur</p> <p>1. Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau-Anlagen 1.1 Ingenieurbau</p> <p>Zum Ingenieurbau zählen bauliche Anlagen des Konstruktiven Ingenieurbaus, des allgemeinen Baus und des Erdbaus, insbesondere:</p> <p>1.1.1 Brücken, Tunnel, Galerien, Tröge, Querungen, Durchlässe, Hilfsbrücken, 1.1.2 Stützmauern, Abfangungen, flexible Stützbauwerke, 1.1.3 Schallschutzwände, 1.1.4 Verbauten, Tiefgründungen, wie Bohr- und</p>		

<p>Rammpfähle oder Spundwände,</p> <p>1.1.5 Bahnsteige, Laderampen, -straßen,</p> <p>1.1.6 Wege, Straßen, Plätze,</p> <p>1.1.7 Entwässerungsanlagen,</p> <p>1.1.8 Erdbau, wie Unterbau oder Untergrund, Dämme, Einschnitte, Anschnitte, Böschungstreppen, Planumsschutzschicht, Frostschutzschicht,</p> <p>1.1.9 Gründungen für Fahrleitungs- und Signalmaste.</p> <p>1.2 Oberbau Der Oberbau, bestehend aus Gleisen, Weichen, Kreuzungen, Schienenauszügen und Hemmschuhauswurfvorrichtungen, ist ein zusammenhängender Gleisabschnitt der freien Strecke oder des Bahnhofs, auf dem Eisenbahnbetrieb abgewickelt wird. Der Oberbau besteht aus Schienen und aus Schwellen und Gleisschotter sowie auch der Festen Fahrbahn. Die Bahnübergänge gehören zum Fachgebiet Oberbau.</p> <p>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:</p> <p>1.3.1 Empfangsgebäude,</p> <p>1.3.2 Güterhallen, Schuppen, Baracken,</p> <p>1.3.3 Stellwerksgebäude, Bauten für Fernmeldeanlagen,</p> <p>1.3.4 Garagen,</p> <p>1.3.5 Bahnsteigdächer, Hallen, Einhausungen, Bahnsteigaufbauten, auch in unterirdischen Personenverkehrsanlagen,</p> <p>1.3.6 Bauten für Energieversorgungsanlagen, Bahnstromanlagen, Unterwerke,</p>	<p>1.3.2 Güterhallen, Schuppen, Baracken, Werkstattgebäude der technischen Betriebsbereiche (im Sinne der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke u. ä.),</p>	
--	---	--

<p>1.3.7 Schutzraumbauten der zivilen Verteidigung.</p> <p>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. Die Übertragungswege in öffentlichen Telekommunikationsnetzen nach § 3 des Telekommunikationsgesetzes oder diesen vom Eisenbahn-Bundesamt gleichgestellten Netzen zählen zu den Anlagen ohne Sicherheitsverantwortung. Zu den Anlagen zählen auch Einrichtungen und Maßnahmen zur Gewährleistung der Erdung und 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.</p> <p>2.1 Signalanlagen</p> <p>2.1.1 Innen- und Außenanlagen von mechanischen, elektromechanischen, Gleisbild-, Spurplan- und elektronischen Stellwerken,</p> <p>2.1.2 Zugsteuerungs- und Zugsicherungseinrichtungen, beispielsweise Linienzugbeeinflussung, punktförmige Zugbeeinflussung, Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnik-Züge, Zugbeeinflussungssystem European Train Control System, Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin, Fahrsperr, ortsfeste signalabhängige Ankündigungsanlagen und Gleisüberschreitungsanlagen für Relais- und elektronische Stellwerke,</p> <p>2.1.3 Bahnübergangssicherungsanlagen, einschließlich der Stromversorgung, gegebenenfalls Gefahrenraumfreimeldeanlagen und der zugehörigen Außenanlagen sowie der Abhängigkeiten zum Stellwerk oder</p>	<p>2.1.2 Zugsteuerungs- und Zugbeeinflussungseinrichtung Zugsicherungseinrichtungen, ...</p> <p>Anmerkung: Unter 2.1.2 wird ETCS genannt. ETCS unterliegt der TSI ZZS und müsste demzufolge nicht in Bezug zu §5 Abs. 2 genannt werden.</p>	
---	--	--

<p>Streckenblock oder zu anderen Sicherungseinrichtungen, unabhängig von der Überwachungsart,</p> <p>2.1.4 Rangierstellwerke,</p> <p>2.1.5 elektrisch ortsgestellte Weichen mit gesicherten Rangierfahrwegen.</p> <p>2.2 Telekommunikationsanlagen</p> <p>2.2.1 Funkanlagen in analoger und GSM-R-Technik für bahnspezifische Anwendungen, wie Zugfunk, Rangierfunk, Sprach- und Datendienste,</p> <p>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,</p> <p>2.2.3 zentrale Systeme für Leit- und Steueraufgaben für die Betriebsüberwachung und -abwicklung, wie Meldeanlagen system 90, Fernüberwachen und Steuern technischer Einrichtungen,</p> <p>2.2.4 Televisionsanlagen für betriebswichtige Überwachungsfunktionen, wie Beobachtung oder Überwachung von Bahnübergängen, Zugschlussüberwachung, Überwachung von Fahrwegprüfbezirken,</p> <p>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,</p> <p>2.2.6 ortsfeste Lautsprecheranlagen für die Sicherung der Reisenden in Verbindung mit Sicherheitskonzepten, wie Lautsprecher auf Bahnsteigen, an Bahnübergängen, im Gleisbereich, als Schrankenwechselsprechanlagen,</p> <p>2.2.7 Betriebsfernsprechanlagen und -systeme in besetzten und unbesetzten Betriebsstellen für die Betriebsabwicklung in Bahnhöfen und auf der freien Strecke sowie die elektrische</p>		
--	--	--

<p>Zugförderung, wie All- und Mehrfachfernsprechanlagen, Betriebsfernmeldesystem, Ortsbatterie- und Zentralbatterie- Einrichtungen, Nachrichtenspeicher,</p> <p>2.2.8 Brandmelde- und Intrusionsschutzanlagen im Zusammenhang mit einem Brandschutz- oder Sicherheitskonzept für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, wie Tunnel, Überwachung der Tunnelnotausgänge, Personenverkehrsanlagen, Überwachung von Betriebs- und Bedienräumen,</p> <p>2.2.9 zentrale und dezentrale Zugabfertigungsanlagen mit allen für die Zugabfertigung erforderlichen Anlagenkomponenten,</p> <p>2.2.10 Leitstellen zur Überwachung sicherheitsrelevanter Anlagen.</p> <p>2.3 Elektrotechnische Anlagen</p> <p>2.3.1 Erzeugungsanlagen für elektrische Energie,</p> <p>2.3.2 Gleichrichter-, Umformer- und Umrichterwerke,</p> <p>2.3.3 Bahnstromfernleitungen,</p> <p>2.3.4 Fahrleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung,</p> <p>2.3.5 Schaltwerke, Unterwerke, Schaltposten, Kuppelstellen, Gleichspannungsschaltstellen,</p> <p>2.3.6 Oberleitungs-Spannungsprüfung,</p> <p>2.3.7 Leitstellen einschließlich Prozessanbindung,</p> <p>2.3.8 Hochspannungs- oder Niederspannungsverteiler- und -verbraucheranlagen,</p> <p>2.3.9 elektrische Energieanlagen in Personenverkehrsanlagen einschließlich notwendiger Überwachungssysteme, wie Allgemeinbeleuchtung, Ersatzbeleuchtung, Sicherheitsbeleuchtung, Niederspannungsverteilungsanlagen, Ersatz- und Sicherheitsstromversorgungsanlagen,</p>	<p>..., Personenverkehrsanlagen, Werkstattgebäuden der technischen Betriebsbereiche (im Sinne der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke u. ä.), Überwachung von Betriebs- und Bedienräumen,</p> <p>2.3.9 elektrische Energieanlagen in Personenverkehrsanlagen und Werkstattgebäuden der technischen Betriebsbereiche (im Sinne der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke u. ä.), einschließlich ...</p>	
--	--	--

<p>2.3.10 elektrische Weichenheizanlagen,</p> <p>2.3.11 elektrische Zugvorheizanlagen,</p> <p>2.3.12 fahrwegbezogene elektrische Energieanlagen in Betriebsstellen des Netzes, wie Beleuchtungsanlagen der Gleisfelder, Niederspannungsverteileranlagen und Ersatzstromversorgungsanlagen,</p> <p>2.3.13 Notbeleuchtungs- und Energieverteilungsanlagen in Eisenbahntunneln einschließlich notwendiger Überwachungssysteme.</p>		
<p>Anlage 3 (zu § 6 Absatz 2)</p> <p>Inhalt und Umfang des nach § 6 Absatz 2 vorzulegenden technischen Dossiers zur Prüferklärung für die EG-Prüfung Das Dossier muss in deutscher Sprache abgefasst sein und mindestens folgende Angaben enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Bezugnahme auf die Richtlinie 2008/57/EG, die jeweilige Technische Spezifikation und gegebenenfalls die geltenden technischen Vorschriften; 2. die Bezugnahme auf die Technischen Spezifikationen oder die Teile davon, deren Einhaltung im Zuge des EG-Prüfverfahrens geprüft worden sind, oder die technischen Vorschriften, die bei Ausnahmen, Teilanwendung von Technischen Spezifikationen bei Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer Technischen Spezifikation oder Sonderfällen angewandt worden sind; 3. Name und Anschrift des Antragstellers mit Firma und vollständiger Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers oder des Herstellers; 4. eine kurze Beschreibung des Teilsystems oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur; 5. Name(n), Anschrift(en) und Kennnummer(n) der benannten Stelle(n), welche die in Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG genannte(n) EG- 	<p>Hinweis: Das Technische Dossier ist ein in RL 2008/57/EU i. V. m. Anhängen V und VI definierter Begriff und wird durch die Prüfstelle (Benannte/Bestimmte Stelle) aufgestellt. Die Prüferklärung wird hingegen durch den Antragsteller auf Basis des ihm durch die Prüfstelle ausgehändigten Technischen Dossiers ausgestellt. Insofern ist Anlage 3 zu streichen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Bezugnahme auf die Richtlinie 2008/57/EG, die jeweilige angewendete Technische Spezifikation und gegebenenfalls die geltenden technischen Vorschriften; 	

<p>Prüfung(en) durchgeführt hat/haben;</p> <p>6. Name(n), Anschrift(en) und Kennnummer(n) der benannten Stelle(n), welche die Bewertung der Konformität mit anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften durchgeführt hat/haben;</p> <p>7. Name(n) und Anschrift(en) der bestimmten Stelle(n), welche die in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannte Überprüfung der Konformität mit den notifizierten technischen Vorschriften durchgeführt hat/haben;</p> <p>8. Name und Anschrift der Bewertungsstelle(n), welche die Sicherheitsbewertungsberichte in Bezug auf die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für die Risikobewertung erstellt hat/haben, soweit durch die Richtlinie 2008/57/EG vorgeschrieben;</p> <p>9. die Auflistung der der EG-Prüfung zugrundeliegenden Unterlagen und die Liste nach § 7 Absatz 6;</p> <p>10. alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, und insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;</p> <p>11. die Angabe des Unterzeichners (zur Unterzeichnung der Erklärung berechnigte natürliche Person).</p>	<p>6. Name(n), Anschrift(en) und Kennnummer(n) der benannten Stelle(n) für Interoperabilität, welche ...</p> <p>9. die Auflistung der der EG-Prüfung zugrundeliegenden Unterlagen und die Liste nach § 7 Absatz 6 (Liste der anzuwendenden Vorschriften);</p> <p>10. alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, und insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen; Anmerkung: Nicht erforderlich, da die Anforderungen für die Teilsysteme in den Technischen Spezifikationen aufgeführt sind</p>	
<p>Anlage 4 (zu § 11, § 12 Absatz 2 und § 13)</p> <p>Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungsbedürftige Erneuerung oder Umrüstung einzustufen sind</p> <p>1. Allgemeines Als genehmigungsbedürftige Umrüstung oder Erneuerung gelten alle Maßnahmen an strukturellen Teilsystemen oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur, die</p> <p>1.1 jeweils in Kapitel 7 der Technischen Spezifikationen als Erneuerung oder Umrüstung näher bezeichnet sind,</p>	<p>Allgemeiner Hinweis: Zur Verbesserung der Leserlichkeit Sternvermerke in Fußzeile übernehmen und nicht ans Ende der Abschnitte</p> <p>Konkretisierung zur Überschrift der Anlage 4 zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes für Strecken mit einfachen betrieblichen Verhältnissen:</p> <p>Diese Maßnahmen beinhalten keine Maßnahmen auf Strecken mit einfachen betrieblichen Verhältnissen. Diese sind gegeben auf Strecken mit v_{max} 100 km/h und max. 60 Züge. Übergangsbereiche dieser Strecken in Strecken oder</p>	

<p>1.2 als eine signifikante Änderung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 eingestuft sind oder</p> <p>1.3 eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen.</p> <p>2. Teilsystem Infrastruktur sowie übrige Eisenbahninfrastruktur Als genehmigungsbedürftige Umrüstung oder Erneuerung gelten:</p> <p>2.1 Änderungen für einen anderen Verkehrscode gemäß Anlage E der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014,</p> <p>2.1.1 Erhöhung der Geschwindigkeit um mindestens 20 km/h nach dem Verzeichnis der zugelassenen Geschwindigkeit,</p> <p>2.1.2 Erhöhung der Belastbarkeit des Oberbaus über 225 kN (22,5 t) je Achse,</p> <p>2.1.3 Änderung des Lichtraumprofils,</p> <p>2.2 die entweder einzeln oder gemeinsam vorliegende Änderung von mehr als 2000 m Streckengleis, 500 m Bahnhofsgleis oder mindestens vier Weichen in Lage oder Grundform,</p> <p>2.3 Erneuerungen oder Umrüstungen an Zugbildungsanlagen, Zuführungsgleisen zu Behandlungs- und Abstellanlagen sowie Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs, wenn mehr als 500 m Gleis oder mindestens vier Weichen in Lage oder Grundform geändert</p>	<p>Bahnhöfe ohne einfache betriebliche Verhältnisse sind entsprechend genehmigungsbedürftig.</p> <p>1.2 als eine signifikante Änderung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 eingestuft sind</p> <p>Die Signifikanz bestimmt sich nach 402/2013 (risikobasiert, nicht per se genehmigungspflichtig)</p> <p>1.3 eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen.</p> <p>Alle Maßnahmen, die nicht von dieser Anlage erfasst sind, sind genehmigungsfrei durchzuführen.</p> <p>2.1 Bauliche Änderungen, die die Anforderungen für einen höheren Verkehrscode gemäß Anlage E der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 erfüllen</p> <p>2.1.1 Sollte für Geschwindigkeitsanhebung von größer 20 km/h gelten (zumindest bis v = 200 km/h), da keine wesentlich höhere Belastung auf Bauwerke des Unterbaus vorliegen (siehe mit EBA abgestimmte TM 1-2014-10462 Bewertung geotechnischer Bauwerke bei Geschwindigkeitsanhebungen)</p> <p>2.1.2:* einfügen, weil keine TSI-Regelung für Achslasten > 22.5 t besteht u. damit EG-Prüfung für höhere Achslasten ins Leere läuft</p> <p>2.2 Maßnahmen, die entweder einzeln oder gemeinsam vorliegende Änderung von mehr als 2000 m Streckengleis, 500 m Bahnhofsgleis oder mindestens vier Weichen in Lage oder Grundform. Ein 1:1 Austausch entsprechend Anlage 5 ist hier nicht zu berücksichtigen</p> <p>2.3 *Erneuerungen oder Umrüstungen an Zugbildungsanlagen, Zuführungsgleisen zu Behandlungs- und Abstellanlagen sowie Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs, wenn mehr als 500 m Gleis oder mindestens vier Weichen in Lage oder Grundform geändert werden,</p>	
---	---	--

<p>werden,</p> <p>2.4 Erstellung oder Erneuerung von Eisenbahnbrücken mit einer Überbaulänge von mindestens 15 m oder die bezüglich des Schwierigkeitsgrades der Honorarzone 4 oder 5 gemäß der Bundeseisenbahngebührenverordnung zugeordnet sind,</p> <p>2.5 Änderung eines Eckwertes nach der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 oder die Erstellung oder Erneuerung von Innenschalen von Eisenbahntunneln oder deren Notausgängen einschließlich Querschläge,</p> <p>2.6 Erstellung oder Erneuerung von Stützbauwerken oder Trögen zur Stützung des Unterbaus von Gleisen, deren Höhe im Druckbereich mindestens 5,00 m beträgt,</p> <p>2.7 Erstellung oder Erneuerung von Stützbauwerken oder Trögen mit Verankerung zur Stützung des Unterbaus von Gleisen,</p> <p>2.8 Erstellung oder Erneuerung von Erdkörpern unterhalb von Gleisen mit einer Höhe von mindestens 5,00 m oder bei Strecken mit einer Streckengeschwindigkeit über 200 km/h oder wenn deren zugehörige geotechnische Untersuchung der geotechnischen Kategorie 3 zuzuordnen ist,</p> <p>2.9 *Erstellung von technisch gesicherten Bahnübergängen in der Regel anstelle von bisher nicht technisch gesicherten Bahnübergängen,</p> <p>2.10 *Erstellung von technisch gesicherten Bahnübergängen, welche über den reinen „1:1-Ersatz“ hinausgehen,</p> <p>2.11 wesentliche Änderungen oder Nutzungsänderungen mit Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept oder die Standsicherheit der nachfolgend genannten Gebäude und baulichen Anlagen sowie deren Errichtung:</p> <p>2.11.1 *Gebäude mit einer Höhe von mehr als 13 m,</p> <p>2.11.2 *Gebäude mit mehr als 1600 m²</p>	<p>Ein 1:1 Austausch entsprechend Anlage 5 ist hier nicht zu berücksichtigen,</p> <p>2.3 muss mit * versehen werden, weil nach § 3 (3) Nr. 5 ausgenommen.</p> <p>2.5 Änderung eines Eckwertes nach der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 (Sicherheit in Eisenbahntunneln),.....</p> <p>2.8 Erstellung oder Erneuerung von Erdbauwerken unterhalb von Gleisen, wenn eine Höhe von größer 5,00 m vorliegt oder die Geschwindigkeit nach VzG über 200 km/h beträgt oder die zugehörige geotechnische Untersuchung der geotechnischen Kategorie 3 zuzuordnen ist. Begründung: 2.8 gilt generell für Erdkörper (Erdbauwerke) unterhalb von Gleisen, daher sprachlich eindeutiger formulieren (außerdem Geschwindigkeit nach VzG wie Pkt. 2.1.1):</p>	
--	---	--

<p>Grundfläche des Geschosses mit der größten Ausdehnung,</p> <p>2.11.3 *Gebäude mit Räumen, die einzeln für die Nutzung von mehr als 100 Personen bestimmt sind,</p> <p>2.11.4 Bahnsteige mit Nutzerzahlen von über 1000 Personen pro Stunde, wenn der Rettungsweg durch ein Gebäude führt,</p> <p>2.11.5 *unterirdische Personenverkehrsanlagen und Personenverkehrsanlagen mit Bahnsteighallen,</p> <p>2.11.6 oberirdische Verkehrsanlagen mit Bahnsteighallen,</p> <p>2.11.7 *Industriebauten nach Muster der Industriebaurichtlinien,</p> <p>2.12 Errichtung eines neuen oberirdischen oder unterirdischen Personenbahnhofes oder einer Personenverkehrsanlage,</p> <p>2.13 Neubau eines Bahnhofsgebäudes. * Diese Maßnahmen lösen keine EG-Prüfung aus. Empfangsgebäude und Hallen der Personenbahnhöfe fallen ab einer Nutzerzahl von 1000 Personen pro Stunde unter die Genehmigungspflicht. Werden in diesen Gebäuden auch die zugehörigen Personenverkehrsanlagen erstellt oder vollständig erneuert oder umgerüstet, gelten für diese Verkehrsanlagen Satz 1 und 2 nicht.</p> <p>3. Teilsystem Energie und übrige Eisenbahninfrastruktur</p> <p>Als genehmigungsbedürftige Umrüstung oder Erneuerung gelten:</p> <p>3.1 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Umrichterwerken (15 kV), Unterwerken, Schaltposten,</p> <p>3.2 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Oberleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung, die sich je Gleis über mehr als eine Nachspannlänge und mehr als 1500 m Kettenwerk erstrecken, wobei Weichenverbindungen bei der Mengenermittlung unberücksichtigt bleiben;</p>		
---	--	--

<p>kommen dabei nach den Technischen Spezifikationen zertifizierte Oberleitungsbauarten zur Anwendung und entspricht die Planung und Ausführung für die Technischen Spezifikationen relevanten Anteile vollständig den Zertifikaten zu Grunde liegenden Zeichnungswerken, Richtlinien und Normen, so erhöht sich das Kriterium auf mehr als vier Nachspannlängen und mehr als 5.000 m Kettenwerk je Gleis,</p> <p>3.3 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Oberleitungs-Spannungsprüfung für Fahrleitungen in einem Eisenbahntunneln,</p> <p>3.4 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte von Energieverteilungsanlagen für Rettungszwecke in einem Eisenbahntunnel,</p> <p>3.5 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte von Tunnelsicherheitsbeleuchtungsanlagen in einem Eisenbahntunnel,</p> <p>3.6 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte aller elektrischen Anlagen auf einem oder mehr Bahnsteigen in einem Bahnhof mit mehr als 5.000 Reisenden pro Stunde,</p> <p>3.7 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte aller elektrischen Anlagen in einem Bahnhof mit mehr als 1.000 Reisenden pro Stunde,</p> <p>3.8 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte von Allgemeinbeleuchtungen in einer unterirdischen Personenverkehrsanlage,</p> <p>3.9 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte von Sicherheitsbeleuchtungen oder Sicherheitsstromversorgungen in einem Bahnhof,</p> <p>3.10 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte von Ersatzbeleuchtungen oder Ersatzstromversorgungen in einem Bahnhof.</p> <p>4. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung</p> <p>4.1 Als genehmigungsbedürftige Umrüstung oder Erneuerung des streckenseitigen Teils des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung gelten:</p>	<p>3.3 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Oberleitungs-Spannungsprüfautomatik für Fahrleitungen in einem Eisenbahntunneln Hinweis: an allen Stellen der VO zu ändern</p> <p>3.4 Erstellung oder Erneuerung von mehr als der Hälfte von Energieverteilungsanlagen (50 Hz) für Rettungszwecke in einem Eisenbahntunnel</p> <p>4. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung und übrige Eisenbahninfrastruktur</p> <p>4.1 Als genehmigungsbedürftige Umrüstung oder Erneuerung des streckenseitigen Teils des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung und der übrigen</p>	
--	---	--

<p>4.1.1 Erstellung oder vollständige Erneuerung der gesamten Sicherungsanlage für das European Train Control System,</p> <p>4.1.2 *Erstellung oder vollständige Erneuerung der gesamten Stellwerksanlage oder Bahnübergangssicherungsanlage, welche über den „1:1-Ersatz“ hinausgeht,</p> <p>4.1.3 *Erweiterung einer Stellwerksanlage durch zusätzliche abgesetzte elektronische Stellwerke,</p> <p>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,</p> <p>4.1.5 Migration eines gesamten sicherungstechnischen Teilsystems oder Komponente</p> <p>4.1.5.1 der Zugsicherung: punktförmige Zugbeeinflussung oder Linienzugbeeinflussung auf die Zugbeeinflussung European Train Control System (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,</p> <p>4.1.5.2 *der Signalisierung: von Lichthaupt- und Lichtvorsignal oder Hauptsignal und Vorsignal auf Kombinationssignale,</p> <p>4.1.5.3 *in Bezug auf die Hochrüstung einer Stellwerksinnenanlage oder eines Bedienplatzes, wie der Erneuerung der Hardware,</p> <p>4.1.6 Erstellung oder vollständige Erneuerung der Mobilfunkvermittlungsstelle, der Railvermittlungsstelle oder des Basisstationscontrollers,</p> <p>4.1.7 Erstellung oder vollständige Erneuerung aller Basisstationen einer gesamten GSM-R-Kette oder Loop oder eines Rangierfunkpolygons GSM-R,</p>	<p>Eisenbahninfrastruktur gelten</p> <p>4.1.1 Erstellung oder vollständige Erneuerung der gesamten Sicherungsanlage für das European Train Control System (ETCS),</p> <p>4.1.3 *Erweiterung einer Stellwerksanlage durch zusätzliche abgesetzte elektronische Stellwerke; eine Ausrüstungsverpflichtung mit ETCS für den zu überwachenden Streckenbereich resultiert daraus nicht.</p> <p>Anmerkung: Aus selektiven Stellwerksanpassungen darf keine Ausrüstungsverpflichtung für ETCS abgeleitet werden.</p>	
--	--	--

<p>4.1.8 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Anlagen im Zuge einer Neuerrichtung eines Eisenbahntunnels in Bezug auf</p> <p>4.1.8.1 den Schutz vor unbefugten Zutritt zu Notausgängen und Technikräumen sowie Branddetektion,</p> <p>4.1.8.2 die Notfallkommunikation,</p> <p>4.1.8.3 die Heißläuferortung,</p> <p>4.1.8.4 die Luftströmungsmeldeanlagen,</p> <p>4.1.8.5 die Tunnelnotrufsysteme,</p> <p>4.1.8.6 die Ortsbatterie-Steckdosenanlagen,</p> <p>4.1.9 *Erstellung oder vollständige Erneuerung von Zentralsystemen zur Gefahrenmeldung, wie Meldeanlagenesystem 90,</p> <p>4.1.10 *Erstellung oder 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.</p> <p>4.2 Als genehmigungsbedürftige Umrüstung oder Erneuerung am fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung gelten:</p> <p>4.2.1 erstmaliger Einbau oder Installation von fahrzeugseitigen Anlagen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung für den Betrieb auf Infrastrukturen der Klasse A und B,</p> <p>4.2.2 erstmaliger Einbau oder Installation von fahrzeugseitigen Funkschnittstellen für Sprach- und Datenkommunikation zur Infrastruktur für den Betrieb auf Infrastrukturen der Klasse A und B,</p> <p>4.2.3 Aktivierung zusätzlicher oder veränderter Sicherungsmodi eines bestehenden Zugsicherungssystems,</p>		
---	--	--

<p>4.2.4 Änderungen an den fahrzeugseitigen Einrichtungen und deren Schnittstellen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung sowie der Sprach- und Datenkommunikation mit Auswirkung auf die Sicherheitsarchitektur oder Schutz- und Sicherheitsfunktionen des Teilsystems, insbesondere</p> <p>4.2.4.1 Zugriff auf das Bremssystem oder Ausführung der Zwangsbremmung oder Traktionsabschaltung,</p> <p>4.2.4.2 Überwachungsfunktionen des Zugsicherungssystems,</p> <p>4.2.4.3 Anzeige von Führungsgrößen und sicherheitskritischen Systemzuständen,</p> <p>4.2.4.4 sicherheitsrelevante Eingaben,</p> <p>4.2.4.5 Notruffunktion beim Zugfunk,</p> <p>4.2.4.6 Sicherheitsreaktionen der Funkfernsteuerung.</p> <p>Von Nummer 4.2 ausgenommen sind Maßnahmen aufgrund von Bauteiltausch oder Softwareanpassungen ohne Auswirkung auf bestehende Funktions- und Sicherheitsanforderungen des Teilsystems. Diese Maßnahmen lösen keine EG-Prüfung aus.</p> <p>5. Teilsystem Fahrzeuge: Als umfangreiche Änderungen an Fahrzeugen gelten:</p> <p>5.1 Änderungen der Fahrzeugmasse oder der Radaufstandskraft um mehr als 10 % Veränderungen der nominalen Fahrzeugmasse in den Beladezuständen nach DIN EN 15663:2012-05; Bahnanwendungen - Definition der Fahrzeugreferenzmassen; deutsche Fassung EN 15663:2009 + AC:2010 oder Veränderungen der nominalen Radaufstandskraft nach EN 50215 DIN EN 50215 VDE 0115-101:2010-072); Bahnanwendungen – Bahnfahrzeuge – Prüfung von Bahnfahrzeugen nach Fertigstellung und vor Indienststellung in den Beladezuständen:</p> <p>5.1.1 Auslegungsmasse, betriebsbereites Fahrzeug,</p> <p>5.1.2 Auslegungsmasse bei maximaler Zuladung,</p>	<p>4.2.4.2 Überwachungsfunktionen des Zugbeeinflussungssystems</p> <p>*Diese Maßnahmen lösen keine EG-Prüfung aus. („Stern“ ergänzen)</p>	
--	---	--

<p>5.2 Änderung der eisenbahnrechtlich genehmigten Bremsgewichte um mehr als 10% nach unten oder über die der Genehmigung zugrunde liegenden Nachweise nach oben, Ein- oder Ausbau oder Ersatz oder Tausch des Gleitschutzes,</p> <p>5.3 Änderung der Brandschutzkategorie nach den Anforderungen der jeweils gültigen Technischen Spezifikation für Sicherheit in Eisenbahntunneln,</p> <p>5.4 Änderung an der Sicherheitsarchitektur zur Überwachung oder Steuerung von:</p> <p>5.4.1 Bremsfunktionen,</p> <p>5.4.2 Traktion,</p> <p>5.4.3 Außentüren oder</p> <p>5.4.4 aktiven Elementen zur Fahrsicherheit und Einhaltung des Begrenzungsprofils, Änderung in Aufbau oder Struktur und Wirkungsweise der Architekturelemente, wie beispielsweise Sicherheitsschleifen, Zug- und Steuerleitungen,</p> <p>5.5 Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit um mehr als 15 km/h oder des zulässigen Überhöhungsfehlbetrages um mehr als 10 %,</p> <p>5.6 Erweiterung der Steuerung der Fahrzeuggruppe oder Triebzugeinheit auf:</p> <p>5.6.1 Mehrfachtraktion oder</p> <p>5.6.2 Mischtraktion.</p> <p>Bezugsbasis für die Änderungen ist der Fahrzeugzustand oder die zugrunde liegenden Parameter der letzten eisenbahnrechtlichen Genehmigung, wie Abnahme oder Inbetriebnahmegenehmigung.</p>		
<p>Anlage 5 (zu § 11 Absatz 1 und § 12 Absatz 1)</p> <p>Maßnahmen, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die</p>		

übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen sind

1. Allgemeines

Zu den Instandhaltungsarbeiten zählen neben den in den einzelnen Teilsystemen genannten Maßnahmen der 1:1-Austausch von Bauprodukten und Bauarten im Teilsystem Infrastruktur. Satz 1 gilt auch für das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, wenn:

1.1 die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden,

1.2 die gleiche Technik wie die vorhandene angewendet werden soll – im Falle eines Austauschs von Bauteilen, Komponenten oder Systemsoftware gegen neue vom Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 24 genehmigte –,

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 Änderungen von Bestandsunterlagen erforderlich sind.

2. Teilsystem Infrastruktur sowie übrige Eisenbahninfrastruktur

2.1 Ingenieurbauwerke

2.1.1 Instandsetzungsmaßnahmen

2.1.1.1 Durchführen von 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,

Zu den Instandhaltungsarbeiten zählen 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 Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, wenn:

... oder **wesentliche** Änderungen von Bestandsunterlagen (**z.B. Klemmenbelegung**)...

<p>2.1.1.6 Instandsetzen einzelner Anlagen oder Bauteile, wie</p> <p>2.1.1.6.1 Befestigungen von Wegen und Plätzen,</p> <p>2.1.1.6.2 Böschungstreppen oder sonstige Treppen, die auf dem Erdbereich liegen,</p> <p>2.1.1.6.3 Durchführen von Arbeiten an Brückenteilen und –bauteilen, beispielsweise Kap-pen oder Geländer,</p> <p>2.1.1.6.4 Durchführen von Arbeiten an Lagern,</p> <p>2.1.1.6.5 Durchführen von Arbeiten an Gehwegen mit selbsttragenden Kabelkanaltragwerken,</p> <p>2.1.1.6.6 Durchführen von Arbeiten an Durchlässen,</p> <p>2.1.1.6.7 Durchführen von Arbeiten an Tunnelportalen,</p> <p>2.1.1.7 Instandsetzung von Planumsschutzschicht oder Frostschutzschicht.</p> <p>2.1.2 Bauzustände Einbauen von Regelhilfsbrücken auf bestehenden Widerlagern oder Einbau von Kleinhilfsbrücken.</p> <p>2.1.3 Weitere Maßnahmen</p> <p>2.1.3.1 Maßnahmen an Stützbauwerken oberhalb von Gleisen,</p> <p>2.1.3.2 Maßnahmen an Leitungskreuzungen und –längsführungen, Leitungsquerungen oder Durchlässen,</p> <p>2.1.3.3 Maßnahmen an Tiefenentwässerungen,</p> <p>2.1.3.4 Maßnahmen an GSM-R-Funkmasten oder Beleuchtungsmasten einschließlich deren Gründung,</p> <p>2.1.3.5 Maßnahmen an Schallschutzwänden oder Windschutzwänden,</p> <p>2.1.3.6 Maßnahmen an Kabelanlagen, wie Kabeltrassen, Kabeltrassenquerungen, Ka-</p>		
--	--	--

<p>belschächte, oder Kabelkanäle,</p> <p>2.1.3.7 Maßnahmen an Randwegkonstruktionen,</p> <p>2.1.3.8 Herstellung von Bahngräben oder Mulden als Einzelbaumaßnahme.</p> <p>2.2 Oberbau</p> <p>2.2.1 Instandsetzungsarbeiten</p> <p>2.2.1.1 Instandsetzungsarbeiten an Hauptgleisen unter Verwendung geregelter oder allgemein zugelassener Bauarten sowie alle Instandsetzungsarbeiten an Neben-gleisen einschließlich Gleis- und Weichenerneuerungen,</p> <p>2.2.1.2 Herstellen des Lückenlosen Gleises,</p> <p>2.2.1.3 Durchführen von Schweißarbeiten,</p> <p>2.2.1.4 Durchführen von Schleifarbeiten in Gleisen und Weichen,</p> <p>2.2.1.5 Durchführen von Schienenreprofilierungen,</p> <p>2.2.1.6 Durchführen von übrigen Maßnahmen zur Wiederherstellung des ursprünglichen Sollzustandes und zur Optimierung der vorhandenen Gleislage mit Verschiebun-gen von bis zu</p> <p>2.2.1.6.1 500 mm in horizontaler und</p> <p>2.2.1.6.2 75 mm in vertikaler Richtung.</p> <p>2.2.2 Rückbauarbeiten</p> <p>2.2.2.1 Rückbau von Gleisen,</p> <p>2.2.2.2 Rückbau von Weichen mit Lückenschluss ohne Änderung der Linienführung,</p> <p>2.2.2.3 Rückbau nicht genutzter Oberbauanlagen,</p> <p>2.2.2.4 Rückbau von Bahnübergängen,</p> <p>2.2.2.5 Erneuern oder Auswechseln der</p>		
---	--	--

<p>Bahnübergangsbefestigung.</p> <p>2.3 Hochbau</p> <p>2.3.1 Gebäude und Gebäudeteile</p> <p>2.3.1.1 Maßnahmen an eingeschossigen Gebäuden bis 100 m² Grundfläche,</p> <p>2.3.1.2 Maßnahmen an Fahrgastunterständen und Bahnsteigdächern,</p> <p>2.3.1.3 Maßnahmen an überdachten Fahrradabstellanlagen,</p> <p>2.3.1.4 Maßnahmen an nichttragenden oder nichtaussteifenden Bauteilen außerhalb von Rettungswegen,</p> <p>2.3.1.5 Instandsetzen oder Erneuern nichttragender Teile oder Bauteile.</p> <p>2.3.2 Haustechnische Anlagen</p> <p>2.3.2.1 Maßnahmen an Feuerungsanlagen mit Ausnahme des Schornsteines und des für die Aufstellung der Anlage notwendigen Raumes,</p> <p>2.3.2.2 Maßnahmen an Anlagen zur Verteilung von Wärme bei Wasserheizanlagen einschließlich deren Wärmeerzeuger,</p> <p>2.3.2.3 Maßnahmen an Wärmepumpen,</p> <p>2.3.2.4 Maßnahmen an Wasserversorgungsanlagen, Rohrleitungen oder Verteileinrichtungen der Fernwärme,</p> <p>2.3.2.5 Maßnahmen an Abwasseranlagen in Gebäuden außer Abwasserbehandlungsanlagen,</p> <p>2.3.2.6 Maßnahmen an Energieleitungen in Gebäuden und auf Baugrundstücken,</p> <p>2.3.2.7 Maßnahmen an Klima-, Sanitär- oder Lüftungsanlagen, -leitungen oder -kanälen,</p> <p>2.3.2.8 Maßnahmen an Solaranlagen an oder auf Gebäuden,</p> <p>2.3.2.9 Maßnahmen an</p>		
--	--	--

<p>Gebäudeblitzschutzanlagen.</p> <p>2.3.3 Vorübergehend aufgestellte und genutzte Anlagen</p> <p>2.3.3.1 Baustelleneinrichtungen auf der Baustelle für die Zeit der Bauarbeiten einschließlich der dazugehörigen Aufenthalts- und Lagerräume,</p> <p>2.3.3.2 Gerüste.</p> <p>2.3.4 Sonstige Anlagen Maßnahmen an folgenden sonstigen Anlagen, soweit diese die Sicherheit der übrigen Betriebsanlagen nicht wesentlich beeinträchtigen:</p> <p>2.3.4.1 Antennenanlagen der Gebäudetechnik,</p> <p>2.3.4.2 Flaggenmaste,</p> <p>2.3.4.3 Anlagen zur Kundeninformation,</p> <p>2.3.4.4 Austausch einzelner Bahnsteigausstattungen wie Bänke, Informationsvitrinen, Abfallbehälter,</p> <p>2.3.4.5 Austausch einzelner Automaten,</p> <p>2.3.4.6 Werbeflächenanlagen innerhalb der Betriebsanlagen,</p> <p>2.3.4.7 Regale,</p> <p>2.3.4.8 fördertechnische Anlagen für Personenbahnhöfe und deren Gebäude, wie Aufzüge, Fahrtreppen, Automattüren, soweit keine Sondernutzung im Brandfall gemäß dem Brandschutzkonzept vorgesehen ist.</p> <p>2.3.5 Instandsetzungsarbeiten</p> <p>2.3.6 Abbruch von baulichen Anlagen</p> <p>3. Teilsystem Energie und übrige Eisenbahninfrastruktur</p> <p>3.1 Beleuchtungsanlagen</p> <p>3.1.1 Nachrüsten von bis zu sechs Lichtpunkten gleicher Bauart in bestehenden Anlagen,</p>		
---	--	--

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-Spannungsprüfung, 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 Anpassen 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 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-Verbindungen,

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

<p>mehr als 5.000 Reisenden pro Stunde oder einer unterirdischen Personenverkehrsanlage dienen,</p> <p>3.2.7 Erweiterung oder Änderung der Niederspannungs-Verteileranlagen, solange keine Anpassung oder Dimensionierungsänderung der vorgelagerten Schutzorgane erfolgt,</p> <p>3.2.8 Nachrüsten oder Umbau neuer oder Ändern vorhandener Mess- oder Zählrichtungen,</p> <p>3.2.9 alle Maßnahmen bezüglich elektrischer Zugvorheizanlagen und elektrischer Weichenheizeinrichtungen oder direkt und ausschließlich einspeisender Niederspannungsanlagen,</p> <p>3.2.10 Rückbau oben genannter Anlagen.</p> <p>3.3 Fahrleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung</p> <p>3.3.1 Ändern von Schaltgruppen in Bahnhöfen für befristete Baumaßnahmen,</p> <p>3.3.2 Ertüchtigen der Rückstromführung, Bahnerdung,</p> <p>3.3.3 Ertüchtigen der Fahrleitungsanlage ohne Änderung der Regelbauart und ohne Auswirkungen auf die Statik,</p> <p>3.3.4 Änderungen an bis zu vier Einzelmasten oder bis zu fünf Längsspannweiten oder einzelner Quertragwerke, wenn</p> <p>3.3.4.1 die zulässige Belastung von Mast oder Fundament nicht überschritten wird,</p> <p>3.3.4.2 keine statischen Berechnungen für Mast, Fundament oder Gründungsverbau erforderlich werden,</p> <p>3.3.4.3 keine Sonderfundamente oder Fundamente an oder im Einflussbereich von Bauwerken zur Ausführung kommen und</p> <p>3.3.4.4 die Änderungen nicht im Zusammenhang mit Maßnahmen der Reduzierung von</p>	<p>3.3.4 Änderungen an bis zu vier Einzelmasten oder bis zu fünf Längsspannweiten je Gleis oder einzelner Quertragwerke, wenn</p>	
---	---	--

Bahnanlagen stehen.

3.4 Bahnstromfernleitungen

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

4. Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie 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 Langsamfahr-signalen nach der Eisenbahn-Signalordnung 1959,

4.1.4 Umbau von Stromversorgungsanlagen,

4.1.5 Rückbau der Schaltzustände für Fahren auf dem Gegengleis,

4.1.6 Maßnahmen entsprechend standardisierten und mit der zuständigen Behörde abgestimmten Verfahren zur Instandhaltung von Leit- und Sicherungstechnik,

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 Langsam-fahrstellen und Baugleissperrungen ohne Abhängigkeiten zum Stellwerk (umgekehr-te Folgeabhängigkeit) eingerichtet werden,

4.1.10 Baumaßnahmen an Einrichtungen für das Fahren auf dem Gegengleis, bei de-nen die Realisierung über bereits vorhandene Stecker

<p>erfolgt,</p> <p>4.1.11 Erstellung von Anlagen zur technischen Unterstützung des Zugleitbetriebes,</p> <p>4.1.12 Erstellung von unterstützenden Systemen für wärterbediente Schrankenanlagen,</p> <p>4.1.13 Anpassung der Lage von 500-Hz-Gleismagneten (punktförmige Zugbeeinflussung PZB 90) infolge veränderter Betriebshalte an Bahnsteigen,</p> <p>4.1.14 Baumaßnahmen in Bereichen mit ortsgestellten Weichen oder elektrisch ortsgestellten Weichen ohne gesicherte Rangierfahrwege,</p> <p>4.1.15 Rückbau außer Betrieb befindlicher Bahnübergänge, die nicht stellwerksabhängig sind,</p> <p>4.1.16 Baumaßnahmen von Zugnummernmelde- und Zuglenkanlagen,</p> <p>4.1.17 Maßnahmen an betrieblichen Leit-, Melde- oder Informationssystemen, soweit Sicherheitsinformationen für den Betrieb einer Eisenbahn nicht bearbeitet, gespeichert oder übertragen werden, wie rechnergestützte Zugüberwachung, und deren Stromversorgungsanlagen.</p> <p>4.2 Telekommunikationsanlagen</p> <p>4.2.1 Erstellung oder vollständige Erneuerung von Übertragungstechnik, solange die Funktion dieser Übertragungswege für die Erfüllung der Sicherheitsaufgabe nicht erforderlich ist,</p> <p>4.2.2 Änderungen oder Ergänzungen an bestehenden Kabelanlagen oder Stromversorgungsanlagen,</p> <p>4.2.3 Rückbau von Anlagen oder Anlagenteilen ohne Rückwirkung auf in Betrieb befindliche Betriebsanlagen, wie Rückbau von Sprechstellen,</p> <p>4.2.4 Verlegung der Bedienstelle einer Televisionsanlage für betriebswichtige Überwachungsfunktionen bei Verwendung der vorhandenen Anlagentechnik,</p>		
---	--	--

<p>4.2.5 Änderung der Lautsprecheranzahl ohne Veränderung der Innenanlage, sofern nicht Brandschutz- und Rettungswegkonzepte betroffen sind,</p> <p>4.2.6 vorübergehende Maßnahmen für einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten, bei denen der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird,</p> <p>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,</p> <p>4.2.8 Baumaßnahmen an Telekommunikationsanlagen zur Sprachkommunikation in Werkbereichen,</p> <p>4.2.9 Änderung der zugeordneten Tastenbelegung zu den Bedienplätzen durch Umprogrammierung oder Umschaltung in den Bedienplatzsystemen ohne Außenwirkung auf bestehende Sprechverbindungen,</p> <p>4.2.10 Neueinrichtung, Änderung oder Löschung von GSM-R Gruppenrufen, Tastenbelegungen, Konferenzbrücken und Kurzwahlen (bahnbetriebliche Netzkonfiguration), ausgenommen Notruffunktionen,</p> <p>4.2.11 Baumaßnahmen an Leitstellen oder Änderung von Managementsystemen zur Überwachung sicherheitsrelevanter Anlagen,</p> <p>4.2.12 Zwischenzustände im Zusammenhang mit Baumaßnahmen, bei denen spätestens nach drei Tagen der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt ist,</p> <p>4.2.13 Baumaßnahmen an Stromversorgungsanlagen.</p>		
<p>Anlage 6 (zu § 19 Absatz 2 und § 20) Inbetriebnahmeunterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur</p>	<p>Vorrede, 2. Absatz („Für die Anzeige...“) streichen. Begründung: Da die Anzeige zutreffend die Angaben nach § 12 Abs. 2 sowie, im Falle von Infrastrukturmassnahmen, nach § 20 Abs. 3 enthalten soll, ist die weitere Funktion zur Einvernehmensherstellung über die Bestellung eines Prüfsachverständigen mit dem EBA nicht möglich.</p>	

<p>Die Inbetriebnahmeunterlagen sind vollständig und getrennt für jedes der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur zu erstellen. Sie müssen für das entsprechende Teilsystem oder die übrige Eisenbahninfrastruktur folgende Informationen enthalten:</p> <p>Für die Anzeige nach § 20 Absatz 2 in Verbindung mit § 19 Absatz 2 ist eine allgemeine Beschreibung der Baumaßnahme mit einer Einstufung der genehmigungsbedürftigen Maßnahme vorzulegen. Dies soll in der Regel nach Erteilung einer Planentscheidung erfolgen und für genehmigungsbedürftige Maßnahmen die Bestellung eines Prüfsachverständigen beinhalten, über dessen Bestellung Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt besteht.</p> <p>1. Allgemeiner Teil</p> <p>1.1 Beschreibung der in Betrieb zu nehmenden Anlagen*)</p> <p>1.1.1 Allgemeine Beschreibung,</p> <p>1.1.2 Übersichts- oder Lagepläne,</p> <p>1.1.3 Verzeichnis der Geschwindigkeiten und</p> <p>1.1.4 Verzeichnis der baulichen Anlagen mit Angabe der Bezeichnung, Lage des Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau-Fachbereichs und der Bauwerksnummer.</p> <p>1.2 Bauvorlageberechtigte</p> <p>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,*)</p> <p>1.2.2 Bestätigung der korrekten Aufgabenwahrnehmung durch die Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (sekundäre Bauüberwachung).**)</p>	<p>Verlässliche Angaben zu Umfang und Art der genehmigungsbedürftigen Arbeiten, Zeitpunkt und Umfang von Zwischenzuständen und zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen etc. liegen in aller Regel zum Zeitpunkt des Erfordernisses der Einvernehmensherstellung nicht abschließend vor. Die Folge wären somit Anzeigen, die regelmäßig unvollständig und fortlaufend zu aktualisieren wären. Das Risiko unterschiedlicher Verfahrensstände, -umfänge etc. bei Antragsteller und Sicherheitsbehörde erscheint unkalkulierbar. Ergo sind Einvernehmensherstellung zum Prüfsachverständigen und Vorlage der Anzeige zeitlich voneinander zu trennen. Als Zeitpunkt zur Vorlage der Anzeige ist im Regelfall „vor Baubeginn“ anzunehmen. Dies entspricht auch der Begründung zu § 12 Abs. 1, daher ist eine vollständige Streichung dieses Absatzes möglich und geboten.</p> <p>1.1.4 ändern in: Verzeichnis der baulichen Anlagen mit Angabe der Bezeichnung, der Lage des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus, des Fachbereichs und der Bauwerksnummer. (siehe VV IST Anhang 1)</p>	
--	---	--

<p>1.3 Bauüberwacher Bahn</p> <p>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,*)</p> <p>1.3.2 Bestätigung der korrekten Aufgabenwahrnehmung durch die Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (sekundäre Bauüberwachung).**)</p> <p>1.4 Inbetriebnahmeverantwortlicher*) oder geeigneter Mitarbeiter Benennung des Inbetriebnahmeverantwortlichen oder eines geeigneten Mitarbeiters mit Datum der Ernennung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Angabe der Fachbereiche und Zuordnung der Inbetriebnahmeverantwortlichen oder geeigneter Mitarbeiter zu den konkreten Anlagen.</p> <p>2. Unterlagen zu den strukturellen Teilsystemen**)</p> <p>2.1 Unterlagen gemäß Anlage 3,</p> <p>2.2 Konformitätserklärungen der Interoperabilitätskomponenten in Kopie,</p> <p>2.3 Liste der Ausnahmegenehmigungen nach § 4 oder Artikel 7 der Richtlinie 2008/57/EG und den Technischen Spezifikationen,</p> <p>2.4 Liste der Ausnahmen von den Technischen Spezifikationen nach § 4 im Falle von Umrüstungen oder Erneuerungen und</p> <p>2.5 Erklärungen und Unterlagen zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013.</p> <p>3. Anlagenbezogener Teil Anlagenbezogen sind folgende Angaben zu machen:</p> <p>3.1 Anzuwendendes Regelwerk*)</p>	<p>1.4 Inbetriebnahmeverantwortlicher*) oder geeigneter Mitarbeiter Benennung des Inbetriebnahmeverantwortlichen oder eines geeigneten Mitarbeiters mit Datum der Ernennung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen jeweilige Eisenbahnunternehmen unter ...</p> <p>Begründung: Mit dem Begriff „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ blieben die EVU mit eigener Infrastruktur (z.B. Werke) unberücksichtigt.</p>	
--	--	--

<p>3.2 Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik**))</p> <p>3.2.1 Benennung der Abweichungen und des Nachweises gleicher Sicherheit und</p> <p>3.2.2 Benennung der Zustimmung im Einzelfall, Zulassung und Bauartgenehmigung sowie Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von Bauprodukten und Bauarten sowie Systemen und Komponenten.</p> <p>3.3 Benennung der Prüfer*)</p> <p>3.3.1 Benennung der Prüfer für bautechnische Nachweise und</p> <p>3.3.2 Benennung der Plan- und Abnahmeprüfer.</p> <p>3.4 Prüfberichte**))</p> <p>3.4.1 Tabellarische Übersicht der Prüfberichte für die Standsicherheit, Brandschutz, Linienführung und Fahrdynamik mit Datum, Gegenstand, Aktenzeichen für Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau-Anlagen,</p> <p>3.4.2 Vorlage der Planprüfberichte für Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen.</p> <p>3.5 Abnahmebescheinigungen**)) Tabellarische Übersicht über die durchgeführten und ausstehenden Abnahmen mit Datum, Gegenstand, Abnehmenden und Ergebnis für Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau- oder Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen.</p> <p>3.6 Erklärung der Eisenbahnen seitens eines Inbetriebnahmeverantwortlichen oder geeigneten Mitarbeiters, dass</p> <p>3.6.1 die Ingenieurbau-, Oberbau-, Hochbau-, Signal-, Telekommunikations- oder elektrotechnischen Anlagen entsprechend der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung, dem gültigem Regelwerk und den anerkannten Regeln der Technik erstellt worden sind,**))</p> <p>3.6.2 die Auflagen der unternehmensinternen Genehmigungen und Zustimmungen im Einzelfall eingehalten und umgesetzt sind,**))</p>	<p>... und der Nachweis gleicher Sicherheit ...</p> <p>3.6 Erklärung der Eisenbahnen seitens eines Inbetriebnahmeverantwortlichen oder geeigneten Mitarbeiters, dass</p>	
---	--	--

<p>3.6.3 sämtliche Abnahmeprüfungen durchgeführt worden sind,***)</p> <p>3.6.4 keine sicherheitsrelevanten Mängel vorhanden sind,**)</p> <p>3.6.5 die Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung gegeben sind **) und</p> <p>3.6.6 der sichere Bahnbetrieb gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gewährleistet ist.**)</p> <p>4. Anhänge Als Anhänge zu den Inbetriebnahmeunterlagen sind stets vorzulegen:</p> <p>4.1 Nachweise gleicher Sicherheit nach Nummer 3.2</p> <p>4.2 Prüfberichte zu Nummer 3.4</p> <p>4.3 Dokumentation der Gleislage, wie Gleismessschriebe, nach Nummer 3, so-weit im Einzelfall zu dem betreffenden Zeitpunkt möglich.</p> <p>4.4 Abnahmebescheinigungen nach Nummer 3.5</p> <p>*) = ist mit der Anzeige auf genehmigungsbedürftige Inbetriebnahme vorzulegen</p> <p>**) = ist spätestens mit der EG-Prüferklärung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzulegen</p> <p>***) = ist spätestens zwei Werktage nach Inbetriebnahme durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzulegen</p>	<p>3.6.5 die Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung aus Sicht der Eisenbahn gegeben sind ...</p> <p>Hinweis: Dringende Bitte seitens der DB Netz AG: Vorlage einer Mustererklärung der Eisenbahn einschließlich Strukturierung aller erforderlichen Erklärungen (§ 6, §§ 19, 20, Anlage 6) durch das EBA</p> <p>Aufzählungspunkt ergänzen! 3.7 Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 24 für die verwendeten sicherungstechnischen oder elektrotechnische Systeme oder deren Bestandteile oder eine NTZ-Prüferklärung oder Erklärung der Typfreigabe durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.</p> <p>4.1 Nachweise gleicher Sicherheit nach Nummer 3.2 Bei Abweichung vom Regelwerk nach Nr. 3.2 Nachweise gleicher Sicherheit, Gutachten, Erläuterungsberichte etc.</p>	
---	---	--

<p>Anlage 7 (zu § 24 Absatz 1)</p> <p>Gegenstand einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen Systemen oder deren Bestandteilen</p> <p>1. Gegenstand einer Genehmigung nach § 24 können sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder deren Bestandteile sein, wenn</p> <p>1.1 sie Änderungen am Regelwerk erzeugen,</p> <p>1.2 an ihnen neue oder geänderte Technologien eingesetzt werden,</p> <p>1.3 an ihnen Funktionen geändert werden,</p> <p>1.4 sie erstmals eingesetzt werden oder</p> <p>1.5 ihre bestehende Genehmigung fortgeschrieben wird.</p> <p>2. Eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden wird nicht erteilt für Bestandteile von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen,</p> <p>2.1 die selbst keine Sicherheitsfunktionen ausführen, und</p> <p>2.2 a) die vom übergeordneten System überwacht werden oder</p> <p>b) für die keine einschlägigen Normen und Regelwerke mit bahnspezifischen Anforderungen vorliegen.</p>	<p>Gegenstand einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungs- oder elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen</p>	