

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 29. März 2011

zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/217/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 30 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Europäische Eisenbahnagentur (nachfolgend „Agentur“ genannt) führt seit 2005 verschiedene Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung eines integrierten, sicheren und interoperablen EU-Eisenbahnsystems durch. Im Anschluss an die Verabschiedung der Richtlinie 2008/57/EG traf die Agentur in regelmäßigen Sitzungen, insbesondere zum Thema der länderübergreifenden Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen, mit den betroffenen Akteuren und den nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) zusammen. Bei diesen Sitzungen hat sich gezeigt, dass in Bezug auf Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme und Fahrzeuge nach Kapitel IV bzw. V dieser Richtlinie unterschiedliche Auffassungen bestehen.
- (2) Unterschiedliche Auffassungen bringen in hohem Maße die Gefahr mit sich, dass nationale Durchführungsbestimmungen zu Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Vorschriften führen und daher größere Schwierigkeiten für die Hersteller und Eisenbahnunternehmen nach sich ziehen. Eine einheitliche Auffassung in Bezug auf diese Prozesse ist auch notwendig, um die Kohärenz der diversen Empfehlungen zu gewährleisten, die die Agentur in Bezug auf mehrere Aufgaben abzugeben hat, die aus der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die

Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) ⁽²⁾ sowie der Richtlinie 2008/57/EG erwachsen.

- (3) Bei der Überprüfung der Durchführung der Richtlinie 2008/57/EG durch die Mitgliedstaaten wird den in dieser Empfehlung dargelegten Grundsätzen und Interpretationen soweit zweckmäßig Rechnung getragen.
- (4) Der in Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG genannte Ausschuss wurde zu dieser Maßnahme angehört —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen sollten die Mitgliedstaaten den im Anhang dargelegten Grundsätzen und Leitlinien Rechnung tragen.

Insbesondere gilt:

- a) Wenn die in der Richtlinie 2008/57/EG und im Anhang genannten Bedingungen erfüllt sind, sollte eine einzige Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen für das gesamte EU-Schiennetz ausreichend sein. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn ein TSI-konformes Fahrzeug ausschließlich auf einem TSI-konformen Netz betrieben wird.
- b) Die Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge sind harmonisiert und umfassen einige klare Schritte mit festen Fristen für die zuständigen Behörden.

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

- c) Die geltenden technischen Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme oder Fahrzeuge sollten stabil, transparent, nicht-diskriminierend und so weit wie möglich harmonisiert sein; bei diesen Vorschriften sollte es sich entweder um TSI handeln oder, soweit die Richtlinie 2008/57/EG es erlaubt, um nationale Vorschriften, die der Kommission notifiziert und über eine von ihr eingerichtete Datenbank bereitgestellt werden. Nach der Verabschiedung einer TSI sollten die Mitgliedstaaten keine nationalen Vorschriften in Bezug auf die von dieser TSI erfassten Produkte oder Teilsysteme (abgesehen von den erklärten „offenen Punkten“ und in der TSI vorgesehenen „Sonderfällen“, sowie etwaigen Ausnahmen) annehmen.
- d) Im Falle nicht TSI-konformer Fahrzeuge sollte der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung so weit wie möglich gelten, um unnötige Anforderungen und Doppelüberprüfungen zu vermeiden, sofern diese zur Überprüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem entsprechenden Netz nicht zwingend notwendig sind.
- e) Die Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen oder Fahrzeugen und der Betrieb und die Instandhaltung dieser Teilsysteme oder Fahrzeuge sind zwei deutlich voneinander verschiedene Prozesse, die unterschiedlichen Vorschriften unterliegen und von unterschiedlichen Stellen ausgeführt werden.
- f) Technische Kompatibilität an der Schnittstelle zwischen Netz und Fahrzeugen ist sicherheitskritisch. Obwohl der Sicherheitsaspekt dieser Schnittstellen durch Heranziehung von Referenzsystemen (Bezugsrahmen) oder explizite Risikoabschätzungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission⁽¹⁾ belegt werden könnte, ist aus Gründen der Interoperabilität der Nachweis der technischen Kompatibilität auf der Grundlage eines regelbasierten Konzepts (d. h. Zugrundelegung der anerkannten Regeln der Technik gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009) unter Einbeziehung harmonisierter EU-Regeln wie TSI oder EN — beziehungsweise in Ermangelung solcher Regeln auf der Grundlage der notifizierten nationalen Vorschriften — notwendig.
- g) Für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs umfasst der sichere Zusammenschluss zwei Aspekte: den sicheren Zusammenschluss zwischen den betreffenden Teilsystemen des Fahrzeugs (nur im Falle der ersten Genehmigung) und die sichere Integration des Fahrzeugs in das betreffende Netz.
- Besteht für eine Schnittstelle zwischen einem Fahrzeug und einem Netz eine TSI-Anforderung oder eine nationale Vorschrift, so betrachtet der Antragsteller diese als anerkannte Regel der Technik. In diesem Fall gelten die Risiken, im Hinblick auf welche in dieser TSI oder nationalen Vorschrift Anforderungen festgelegt wurden, durch die Erfüllung der Anforderungen der TSI oder der nationalen Vorschrift als kontrolliert. Erstreckt sich die TSI oder die nationale Vorschrift auf die grundlegende Sicherheitsanforderung (d. h. alle relevanten Risiken) so wird die sichere Integration also durch die Durchführung der TSI oder der nationalen Vorschrift nachgewiesen.
- Bestehen Risiken, in Bezug auf welche die TSI oder die nationalen Vorschriften keine Anforderungen enthalten, so bedeutet dies, dass die TSI oder die nationalen Vorschriften die grundlegenden Anforderungen nicht vollständig erfüllen. In diesem Fall muss der Mangel im Einklang mit Artikel 7 der Richtlinie 2008/57/EG behoben werden. Diese fehlenden Anforderungen sollten bei künftigen Überarbeitungen der TSI berücksichtigt werden, um eine vollständige Erfassung der interoperablen Schnittstellen durch TSI schrittweise zu erreichen. In der Zwischenzeit werden die Risiken vom Antragsteller durch Vergleich mit einem Bezugssystem oder eine explizite Risikoanalyse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 bewältigt.
- Im Interesse der Interoperabilität ist es notwendig, dass die technische Kompatibilität und die sichere Integration des Fahrzeugs in das Netz auf der Grundlage eines regelbasierten Konzepts nachgewiesen werden. Aus diesem Grund sollten beide Aspekte in den TSI erschöpfend geregelt werden.
- h) Falls die TSI eine Spezifikation für die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen enthalten, so wird diese Spezifikation im Rahmen des EG-Prüfverfahrens geprüft. Allerdings spricht offenbar nichts dafür, dass sämtliche Schienenfahrzeuge mit der gleichen Kupplung ausgerüstet sein müssen, um Interoperabilität zu erreichen.
- i) Bei zusätzlichen Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten die nationalen Vorschriften zu den offenen Punkten ohne Bezug zur technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nicht in Frage stellen.
- j) Die Richtlinie 2004/49/EG weist den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen jeweils die Verantwortlichkeit für ihre Teile des Systems zu. Das Eisenbahnunternehmen ist lediglich für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich. Die Rolle des Infrastrukturbetreibers beschränkt sich auf das Infrastrukturmanagement, im Hinblick auf den Zugbetrieb ist seine Verantwortung daher auf die Vergabe der Fahrerlaubnis begrenzt. Der Infrastrukturbetreiber erteilt keine Genehmigungen.
- k) Falls die Mitgliedstaaten infolge eines Unfalls oder einer Störung Dringlichkeitsmaßnahmen in Betracht ziehen, sollten sie berücksichtigen, dass das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens der vorrangige Mechanismus für die Bewältigung neuer Risiken für den Fahrzeugbetrieb ist, die ggf. im Zuge der Ermittlungen zu Unfällen/Störfällen oder aufgrund von Erkenntnissen im Rahmen der Überwachung entdeckt wurden. Selbst wenn ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, dass eine neue Vorschrift zur Genehmigung der Inbetriebnahme dringend notwendig ist, muss er die im geltenden Unionsrecht vorgesehenen Verfahren befolgen, was die Übermittlung eines Entwurfs der neuen Vorschrift an die Kommission gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ oder 2004/49/EG einschließt.

⁽¹⁾ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

⁽²⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

2. Diese Empfehlung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 29. März 2011

Für die Kommission
Siim KALLAS
Vizepräsident

ANHANG

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Einleitung	6
2. Interoperabilitätskomponenten, Teilsysteme und Fahrzeuge	6
2.1. Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme	6
2.2. Fahrzeuge	7
3. Bei der Herstellung eines Teilsystems zu erfüllende Anforderungen	7
3.1. Arten von Anforderungen	7
3.1.1. Grundlegende Anforderungen	7
3.1.2. Grundlegende Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG	7
3.1.3. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)	7
3.1.4. Nationale Vorschriften	8
3.1.5. Harmonisierte Normen (EN)	8
3.2. Entwicklung der Interoperabilität	9
4. Überprüfung des Aufbaus von IK und Teilsystemen in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften	9
4.1. Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten (IK)	9
4.2. Prüfverfahren für Teilsysteme	9
4.2.1. EG-Prüfverfahren für Teilsysteme	9
4.2.2. Prüfverfahren für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften	10
4.2.3. Erklärung des Antragstellers	10
5. Inbetriebnahmegenehmigung	10
5.1. Was ist die Genehmigung der Inbetriebnahme?	10
5.1.1. Begriff	10
5.1.2. Genehmigung der Inbetriebnahme von Teilsystemen	11
5.1.3. Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen	11
5.2. Grenze zwischen Inbetriebnahmegenehmigung und Betrieb und Instandhaltung von Teilsystemen und Fahrzeugen	11
5.2.1. Allgemeine Grundsätze	11
5.2.2. Vor dem Erteilen der Inbetriebnahmegenehmigung zu prüfende Anforderungen in Bezug auf Betrieb und Instandhaltung	12
5.2.3. Sicherheitsmanagementsysteme (SMS)	13
5.3. Technische Kompatibilität, sichere Integration und Kompatibilität zwischen Fahrzeugen	13
5.3.1. Technische Kompatibilität	13
5.3.2. Sichere Integration	14
5.3.3. Kompatibilität zwischen Fahrzeugen	15

	Seite
5.4. Genehmigungen für TSI-konforme und nicht TSI-konforme Fahrzeuge	15
5.4.1. Genehmigung von TSI-konformen Fahrzeugen	15
5.4.2. Genehmigung von nicht TSI-konformen Fahrzeugen	16
5.5. Genehmigung von Fahrzeugtypen	17
5.6. Genehmigungen für Fahrzeuge, die auf dem TEN und außerhalb verkehren	17
5.7. Genehmigungen für Fahrzeuge aus Drittstaaten	18
6. Verfahren nach der Genehmigung	18
6.1. Zugbildung	18
6.2. Feststellung der Streckenkompatibilität	18
6.3. Erhalt von Zugtrassen (Kapazitätszuweisung)	19
7. Änderungen eines bereits genehmigten Teilsystems oder Fahrzeugs	19
7.1. Verfahren	19
7.2. Verbindung zwischen Sonderfällen, Ausnahmen und teilweiser Anwendung von TSI bei Erneuerung/ Umrüstung	20
8. Funktionen und Zuständigkeiten	21
8.1. Steller des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung	21
8.2. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	22
8.3. Infrastrukturbetreiber (IB)	22
8.4. Für die Instandhaltung zuständige Stelle (Instandhaltungsstelle — IS)	22
8.5. Benannte Stelle (BS)	22
8.6. Benannte beauftragte Stelle (BBS)	23
8.7. Nationale Sicherheitsbehörde (NSB)	23
8.8. Mitgliedstaat (MS)	23
8.9. Prüfstelle im Rahmen der GSM zur RB (GSM-Prüfstelle)	23
9. Register	24
9.1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen	24
9.2. Infrastrukturregister (IR)	24
9.3. Europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen (ERZF)	24
9.4. Nationales Einstellungsregister (NER)	25
9.5. Referenzdokument	25
9.6. Register der Fahrzeughalterkennzeichnungen (FHK)	25
10. Schaubilder zu den Genehmigungsverfahren der Richtlinie 2008/57/EG	25
VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN	29

1. Einleitung

In der Richtlinie 2008/57/EG werden die Bedingungen festgelegt, die erfüllt sein müssen, um Interoperabilität im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft zu erreichen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal (Artikel 1)⁽¹⁾.

Die Hauptziele der Richtlinie 2008/57/EG bestehen darin, „technische“ Hindernisse zu beseitigen, die der Entwicklung des Schienenverkehrs entgegenstehen, sowie im Bereich der Eisenbahninteroperabilität ein optimales Niveau an technischer Harmonisierung zu erreichen und so die Öffnung der Eisenbahnmärkte und den grenzüberschreitenden Zugbetrieb zu erleichtern. Um den Schienenfahrzeugverkehr zu erleichtern, werden in der Richtlinie 2008/57/EG technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt, die für die Gewährleistung eines sicheren und nahtlosen Zugbetriebs im gesamten EU-Eisenbahnsystem und die Vereinfachung der Verfahren für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen von entscheidender Bedeutung sind.

Zu diesem Zweck wurden in der Richtlinie 2008/57/EG einige wesentliche Grundsätze konsolidiert.

1. Wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, sollte eine einzige Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen für das gesamte EU-Schiennetz ausreichend sein. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn ein TSI-konformes Fahrzeug ausschließlich auf einem TSI-konformen Netz betrieben wird.
2. Die Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge sind harmonisiert und umfassen einige klare Schritte mit festen Fristen für die zuständigen Behörden.
3. Die geltenden technischen Vorschriften sollten stabil, transparent, nichtdiskriminierend und so weit wie möglich harmonisiert sein; bei diesen Vorschriften sollte es sich entweder um TSI handeln oder, soweit die Richtlinie 2008/57/EG es erlaubt, um nationale Vorschriften, die der Kommission notifiziert und über eine von ihr eingerichtete Datenbank bereitgestellt werden.
4. Im Falle nicht TSI-konformer Fahrzeuge sollte der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung so weit wie möglich gelten, um unnötige Anforderungen und Doppelüberprüfungen zu vermeiden, sofern diese zur Überprüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem entsprechenden Netz nicht zwingend notwendig sind.

Zweck dieser Empfehlung ist die Klärung des Verfahrens zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG. In diesem Zusammenhang sollten unterschiedliche Fahrzeugszenarien berücksichtigt werden: neue und umgerüstete/erneuerte Fahrzeuge, Fahrzeugtypen, TSI-konforme Fahrzeuge, nicht TSI-konforme Fahrzeuge, zum Betrieb auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zugelassene Fahrzeuge, zum Betrieb außerhalb des TEN-V zugelassene Fahrzeuge, zum Betrieb auf den Netzen von mehr als einem Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge sowie zusätzliche Genehmigungen. In diesem Sinne bedeutet „Zulassung“ bzw. „Genehmigung“ in diesem Text soweit nicht ausdrücklich anders angegeben „Inbetriebnahmegenehmigung“.

Alle an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gerichteten Leitlinien sollten auch für Infrastrukturbetreiber (IB) gelten, wenn diese Infrastrukturüberprüfungs- und -instandhaltungszüge betreiben.

2. Interoperabilitätskomponenten, Teilsysteme und Fahrzeuge

2.1. Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme

Das Eisenbahnsystem wurde aufgrund seines Umfangs und seiner Komplexität in Teilsysteme unterteilt, die sich entweder auf strukturelle oder funktionelle Bereiche beziehen (Artikel 2 Buchstabe e).

Die strukturellen Teilsysteme sind in Anhang II definiert⁽²⁾; es handelt sich um folgende: Infrastruktur; Energie; Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung auf der Strecke; Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung an Bord sowie Fahrzeuge. Die funktionellen Teilsysteme sind in Anhang II definiert; es handelt sich um folgende: Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung, Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

Außerdem ist es notwendig, alle Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen zu definieren, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Diese Komponenten werden als „Interoperabilitätskomponenten“ (IK) bezeichnet (Artikel 2 Buchstabe f). Sie unterliegen Verfahren zur Bewertung ihrer Konformität und Gebrauchstauglichkeit (Artikel 11). IK, die der Richtlinie entsprechen und für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, können in Verkehr gebracht und daraufhin in ein Teilsystem eingebaut werden.

⁽¹⁾ Bezugnahmen auf Artikel der Richtlinie 2008/57/EG erfolgen im gesamten Text in eckigen Klammern.

⁽²⁾ Gemäß dem geänderten Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG (Änderung erfolgt derzeit).

Beispiele: Der Stromabnehmer ist eine IK des Teilsystems „Fahrzeuge“; die Schiene ist eine IK des Teilsystems „Infrastruktur“.

Strukturelle Teilsysteme bedürfen einer von der zuständigen Behörde auszustellenden Inbetriebnahmegenehmigung; zuständig ist im Falle der Richtlinie die von den Mitgliedstaaten (MS) einzurichtende nationale Sicherheitsbehörde (NSB) (Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG).

2.2. Fahrzeuge

Das Eisenbahnsystem kann auch in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt werden, die einerseits das Netz (einschließlich der Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art zur Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Eisenbahnsystems) und andererseits alle auf diesem Netz verkehrenden Fahrzeuge umfassen. Daher besteht ein Fahrzeug aus dem Teilsystem „Fahrzeuge“ und gegebenenfalls einem oder mehreren Teilen anderer Teilsysteme (einschließlich Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung an Bord) (Artikel 2 Buchstaben c und d).

Da Fahrzeuge aus Teilsystemen bestehen, gelten die Bestimmungen für Teilsysteme in Kapitel IV der Richtlinie 2008/57/EG unbeschadet der Bestimmungen von Kapitel V für die einschlägigen Teilsysteme des Fahrzeugs.

3. Bei der Herstellung eines Teilsystems zu erfüllende Anforderungen

3.1. Arten von Anforderungen

3.1.1. Grundlegende Anforderungen

Produkte, die in der EU in Verkehr gebracht werden, erfüllen die in den geltenden Richtlinien nach dem neuen Konzept⁽¹⁾ (z. B. Niederspannungsrichtlinie) enthaltenen grundlegenden Anforderungen sowie die technischen Anforderungen, die in anderen einschlägigen Richtlinien (oder sonstigen Rechtsvorschriften) enthalten sind (z. B. Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008⁽²⁾ über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland). Die grundlegenden Anforderungen enthalten die zum Schutz des öffentlichen Interesses notwendigen Elemente. Sie sind verbindlich, und nur Produkte, die diese Anforderungen erfüllen, dürfen in Verkehr gebracht werden.

Beispiel: Im Falle der Richtlinie 2004/108/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit und zur Aufhebung der Richtlinie 89/336/EWG⁽³⁾ besteht eine Schutzanforderung, damit auftretende elektromagnetische Störungen ein bestimmtes Niveau nicht überschreiten, um so zu gewährleisten, dass ein bestimmungsgemäßer Betrieb von Funk- und Telekommunikationsgeräten und sonstigen Betriebsmitteln möglich ist.

3.1.2. Grundlegende Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG

Die Richtlinie 2008/57/EG enthält in ihrem Anhang III eine Liste grundlegender Anforderungen, die dazu beitragen werden, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu erreichen (Artikel 3 Absatz 1). Dabei handelt es sich um spezifische Anforderungen für den Eisenbahnsektor. Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme, die Interoperabilitätskomponenten und sämtliche Schnittstellen erfüllen die sie betreffenden grundlegenden Anforderungen. Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems (Artikel 4 Absatz 1). Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie berührt nicht die Anwendung anderer EU-Bestimmungen (Artikel 3 Absatz 2).

3.1.3. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

In den TSI werden die Spezifikationen festgelegt, die in Bezug auf Teilsysteme anzuwenden sind, damit diese die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG erfüllen und ihren Zielen entsprechen; hierzu gehört das Anstreben eines optimalen Niveaus an technischer Harmonisierung (Artikel 1 Absatz 2). Die TSI enthalten nicht nur funktionelle und technische Spezifikationen, denen die Teilsysteme entsprechen müssen, sondern regeln auch die Schnittstellen zwischen Teilsystemen.

In TSI werden die für die Interoperabilität und Interoperabilitätskomponenten kritischen Eckwerte ermittelt. Ferner ist in den TSI angegeben, welche Verfahren⁽⁴⁾ zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten einerseits und zur EG-Prüfung der Teilsysteme andererseits angewandt werden müssen.

Jede TSI gibt ein Teilsystem als Ziel an, das schrittweise und innerhalb einer angemessenen Frist erreicht werden kann (Artikel 5 Absatz 4). Zu diesem Zweck werden in Kapitel 4 jeder TSI die Eckwerte und Schnittstellen des Ziel-Teilsystems und in Kapitel 7 der Umsetzungsprozess zum Erreichen dieses Ziel-Teilsystems sowie — soweit zweckmäßig — ein Übergangszeitraum festgelegt.

In bestimmten Fällen verweisen die TSI, sofern dies zum Erreichen von Interoperabilität unbedingt erforderlich ist, ausdrücklich auf europäische Normen oder Teile derselben oder auf Spezifikationen. Diese Normen werden mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich.

(1) Der Begriff des neuen Konzepts wurde 2008 durch einen neuen Rechtsrahmen für Konformitätsbewertung, Zulassung und Marktüberwachung geändert.

(2) ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

(3) ABl. L 390 vom 31.12.2004, S. 24.

(4) In den TSI werden die im einschlägigen Beschluss der Kommission anzuwendenden Module angegeben.

Die Durchführung der Richtlinie 2008/57/EG sollte nicht dazu führen, dass die Aufrechterhaltung und Entwicklung des bestehenden Eisenbahnnetzes in den einzelnen Mitgliedstaaten in einem unter Kosten-Nutzen-Aspekten ungerechtfertigten Maße beeinträchtigt wird; vielmehr soll am Ziel der Interoperabilität festgehalten werden. Aus diesem Grund berücksichtigen die TSI auch alle Teile des Eisenbahnsystems, für die besondere Bestimmungen notwendig sind, und sehen daher „Sonderfälle“ vor.

In der Regel schlägt sich ein Sonderfall in Form eines unterschiedlichen Werts für einen bestimmten Parameter in der TSI nieder (z. B. iberische Spurweite in der TSI „Infrastruktur“). Unter bestimmten Umständen kann eine TSI, wenn der Sonderfall darin nicht behandelt wird, stattdessen ausdrücklich auf eine nationale Vorschrift verweisen. Derartige Vorschriften werden notifiziert, und die Mitgliedstaaten müssen die mit der Durchführung des Prüfverfahrens beauftragte Stelle benennen (benannte beauftragte Stelle) (Artikel 17).

Können einzelne Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden (beispielsweise in Ermangelung einer harmonisierten Lösung oder fehlender gegenseitiger Anerkennung zwischen den betroffenen Parteien), so werden sie in dieser TSI ausdrücklich als „offene Punkte“ angeführt (Artikel 5 Absatz 6).

3.1.4. Nationale Vorschriften

Bis zum Erreichen des Zielsystems (Artikel 5 Absatz 4) und mithin von Interoperabilität stützen die Mitgliedstaaten sich zur Verwirklichung der grundlegenden Anforderungen auf nationale Vorschriften (Artikel 17 Absatz 3), weil

- die TSI aus unterschiedlichen Gründen (offene Punkte, Beschränkung des Gültigkeitsbereichs der ersten Reihe von TSI auf das TEN-V, Entwicklung der TSI dauert noch an usw.) nicht vollständig sind;
- für einige Teilsysteme in einigen Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Rückwärtskompatibilität mit bestehenden Anlagen Ausnahmeregelungen notwendig sein können;
- die meisten bestehenden Teilsysteme vor dem Inkrafttreten der Interoperabilitätsrichtlinien oder einiger TSI in Betrieb genommen wurden und deshalb nicht mit allen TSI konform sind;
- Sonderfälle auf nationalen Vorschriften beruhen, wenn der Sonderfall in der TSI nicht behandelt wird.

Diese nationalen Vorschriften werden der Kommission notifiziert, die sie ihrerseits überwachen muss, um diskriminierende nationale Vorschriften, die unnötige Anforderungen und Doppelüberprüfungen vorsehen, zu verhindern (Artikel 17 Absatz 3). Zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen sollten nur diese nationalen Vorschriften angewandt werden, und sie sollten im Referenzdokument zueinander in Beziehung gesetzt werden (Artikel 27 Absatz 3).

Fazit: Gemäß der Richtlinie und ihren Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung sollten nur nationale Vorschriften, die notifiziert worden sind, zur Genehmigung von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen angewandt werden.

Jede weitere Erwähnung von „nationalen Vorschriften“ in dieser Empfehlung ist eine Bezugnahme auf „notifizierte nationale Vorschriften“.

Nach der Verabschiedung einer TSI sollten die Mitgliedstaaten keine nationalen Vorschriften in Bezug auf die von dieser TSI erfassten Produkte oder Teilsysteme (abgesehen von den erklärten „offenen Punkten“ und in der TSI vorgesehenen „Sonderfällen“, sowie etwaigen Ausnahmen) annehmen.

Nationale Vorschriften, durch die eine Über-Spezifizierung eines bereits von einer TSI erfassten Parameters erfolgt, können nämlich zur Inkompatibilität zweier TSI-konformer Teilsysteme führen. So könnte beispielsweise eine nationale Vorschrift, die in Bezug auf ein Fahrzeug strengere Anforderungen enthält als die TSI „Personen mit eingeschränkter Mobilität“, die erneute Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen TSI-konformen Fahrzeugs verhindern. Deshalb wird die Kommission gemäß Artikel 17 Absatz 3 die nationalen Vorschriften überwachen, um jegliche willkürliche Diskriminierung oder verschleierte Beschränkung auszuschließen (Artikel 17 Absatz 3).

Außerdem spiegelt die Richtlinie 2008/57/EG im Hinblick auf den freien Verkehr von Teilsystemen den Geist des neuen Konzepts wider: Wenn ein Produkt, das nicht harmonisierten technischen Spezifikationen (d. h. einschlägigen nationalen Vorschriften) entspricht, die grundlegenden Anforderungen erfüllt, so kann die Inbetriebnahme dieses Produkts ohne weitere Prüfungen genehmigt werden (Artikel 16) ⁽¹⁾.

3.1.5. Harmonisierte Normen (EN)

Um das Ziel eines gemeinsamen Marktes zu erreichen, können technische Spezifikationen von Produkten, die den grundlegenden Anforderungen entsprechen, in harmonisierten Normen (EN) festgelegt werden. In einigen Fällen begründen harmonisierte Normen, die Eckwerte der TSI erfassen, die Vermutung der Konformität mit der TSI. Diese EN bleiben gemäß dem Geist des neuen Konzepts für technische Harmonisierung und Normung freiwillig, ihre Fundstellen werden jedoch im *Amtsblatt der Europäischen Union* (ABl. der EU) veröffentlicht, und sie werden im Leitfadens zur Anwendung der TSI genannt, um ihre Nutzung durch die Industrie zu erleichtern.

⁽¹⁾ Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 15 Absatz 1 und Kapitel V der Richtlinie, die in Abschnitt V dieses Dokuments weiter ausgeführt werden.

3.2. Entwicklung der Interoperabilität

Interoperabilität muss schrittweise erreicht werden.

In Ermangelung vollständiger, das gesamte Eisenbahnsystem erfassender TSI und bis zum Erreichen der Konformität sämtlicher Teilsysteme mit den TSI wird die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG durch die nicht von den TSI erfassten Teile des Eisenbahnsystems oder Aspekte zunächst durch Erfüllung nationaler Vorschriften erreicht, die teilweise auf internationale Übereinkünfte Bezug nehmen und die notifiziert werden (Artikel 17 Absatz 3).

Langfristig, wenn das Zielsystem sowohl spezifiziert als auch verwirklicht ist, besteht keine Notwendigkeit mehr für diese nationalen Vorschriften.

Bis zum Erreichen vollständiger Interoperabilität werden die TSI und die nationalen Vorschriften parallel existieren. Während dieses Übergangszeitraums ist ein Verfahren zur Erleichterung der länderübergreifenden Zulassung von Fahrzeugen notwendig. Zu diesem Zweck werden alle von den Mitgliedstaaten angewandten Vorschriften zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen klassifiziert und im Referenzdokument zueinander in Beziehung gesetzt (Artikel 27). Die Artikel 16, 23, 25 und 27 sehen die gegenseitige Anerkennung dieser nationalen Vorschriften und Prüfungen auf Einhaltung derselben vor.

4. Überprüfung des Aufbaus von IK und Teilsystemen in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften

4.1. Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten (IK)

TSI bestimmen die in ihren Anwendungsbereich fallenden IK und legen die Verfahren fest, die von den Herstellern zur Bewertung der Konformität und/oder der Gebrauchstauglichkeit der IK anzuwenden sind. TSI können die Durchführung der Bewertung durch eine benannte Stelle (BS) vorschreiben, die die Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung ausstellt. Der Hersteller stellt daraufhin die EG-Konformitätserklärung oder die EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung aus (Artikel 13 und Anhang IV).

Jede IK ist im Hinblick auf das Inverkehrbringen mit einer EG-Konformitätserklärung versehen und wird, falls das Verfahren zur Konformitätsprüfung dies erfordert, von der entsprechenden EG-Bescheinigung begleitet. Schreibt die TSI die Baumustervalidierung durch Betriebsbewährung vor, so wird die IK von einer EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und einer EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung begleitet. Die Übereinstimmung einer IK mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG wird angenommen, wenn dafür eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt. Unterliegen IK anderen EU-Rechtsvorschriften, die andere Aspekte erfassen, so wird in der EG-Bescheinigung auch festgestellt, dass die IK ebenfalls die grundlegenden Anforderungen jener EU-Rechtsvorschriften erfüllen.

4.2. Prüfverfahren für Teilsysteme ⁽¹⁾

4.2.1. EG-Prüfverfahren für Teilsysteme

Die BS prüft die Konformität des Teilsystems mit der (den) geltenden TSI auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den Registern verfügbaren Informationen (Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe e und Artikel 18 Absatz 2).

Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten BS erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme durch den Antragsteller vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er schließt auch die Überprüfung der Schnittstellen mit dem System ein, in das es integriert wird. Allerdings beschränkt sich die Überprüfungsaufgabe der BS nach der Richtlinie 2008/57/EG auf die in den geltenden TSI genannten Anforderungen. Die BS muss zur Durchführung ihrer Aufgaben ggf. die Register konsultieren.

Beispiel: Bei der Erneuerung oder Umrüstung eines Streckenabschnitts muss die BS sicher sein, dass die richtigen TSI-Optionen gewählt werden. In diesem Fall ist der Inhalt der TSI zur Prüfung der Schnittstellen mit den benachbarten Streckenabschnitten nicht ausreichend; die BS muss beispielsweise wissen, dass auf der benachbarten Strecke auch Spurweite und Spannung identisch sind ⁽²⁾.

Die BS wenden das EG-Prüfverfahren gemäß den „Modulen“ an, die in den TSI spezifiziert und teilweise in einem spezifischen Beschluss der Kommission festgelegt sind. Sie zeichnen ihre Schlussfolgerungen auf, indem sie eine EG-Prüfbescheinigung ausstellen und ein technisches Dossier abfassen.

Gelten für das betreffende Teilsystem oder einen Teil desselben auch andere EU-Rechtsvorschriften, so stellen die BS gegebenenfalls die von den zuständigen BS aufgrund dieser Rechtsvorschriften ausgestellten anderen EG-Bescheinigungen zusammen.

⁽¹⁾ Geänderter Anhang VI der Richtlinie.

⁽²⁾ S. a. Abschnitt 5.3 dieses Dokuments zur sicheren Integration und technischen Kompatibilität sowie Abschnitt 9 zu den Registern.

4.2.2. Prüfverfahren für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften

Bei nationalen Vorschriften wendet die von den Mitgliedstaaten benannte beauftragte Stelle (BBS) ein dem EG-Prüfverfahren ähnliches Verfahren an, indem sie eine Prüfbescheinigung ausstellt und ein technisches Dossier abfasst (Artikel 17 Absatz 3). Der Antragsteller seinerseits stellt eine Erklärung der Konformität mit den nationalen Vorschriften aus.

4.2.3. Erklärung des Antragstellers⁽¹⁾

Dem Antragsteller obliegt die Abfassung einer EG-Prüferklärung für das Teilsystem, worin erklärt wird, dass das Teilsystem der (den) einschlägigen TSI sowie den gegebenenfalls aus anderen EU-Rechtsvorschriften resultierenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Gelten nationale Vorschriften, so stellt der Antragsteller für die von diesen erfassten Teile auch eine Erklärung der Konformität mit den nationalen Vorschriften aus. Der Antragsteller kann die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem erst dann offiziell bei der zuständigen NSB beantragen, wenn die oben genannten Belege und Erklärungen vorliegen.

EG-Bescheinigungen und EG-Erklärungen sind EU-weit gültig. Bescheinigungen und Erklärungen in Bezug auf nationale Vorschriften sind EU-weit gültig, allerdings mit Ausnahme der Bestimmungen zur technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz und seiner sicheren Integration in dasselbe, weil diese Aspekte spezifischen Bestimmungen zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen unterliegen (Einzelheiten hierzu enthält der folgende Abschnitt).

Der Antragsteller fügt der EG-Prüferklärung das von der BS vervollständigte (in Abschnitt 4.2.1 erwähnte) technische Dossier bei.

5. Inbetriebnahmegenehmigung

5.1. Was ist die Genehmigung der Inbetriebnahme?

5.1.1. Begriff

Das Verfahren zur Genehmigung der Inbetriebnahme wurde mit der Richtlinie 96/48/EG eingeführt und sollte den in Abschnitt 3.1.1 angeführten Begriff des Inverkehrbringens ergänzen. Während ein Produkt oder eine Interoperabilitätskomponente ohne vorherige Genehmigung einer zuständigen Behörde in Verkehr gebracht werden kann, ist dies bei einem Teilsystem nicht der Fall; dessen Inbetriebnahme erfordert die Genehmigung durch eine zuständige Behörde (Artikel 15).

Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden. Analog dazu bezieht sich Kapitel V der Richtlinie auf die Genehmigung von Fahrzeugen.

Die Inbetriebnahme eines Teilsystems bedarf in Bezug auf sämtliche Teile des Eisenbahnsystems — Strecken innerhalb und außerhalb des TEN-V, Hochgeschwindigkeitsstrecken und konventionelle Strecken sowie die Teilsysteme, die die auf diesen Strecken verkehrenden Fahrzeuge bilden — einer Genehmigung, unabhängig vom Vorliegen einer einschlägigen TSI.

Im Zuge der Überprüfung in Bezug auf die grundlegenden Anforderungen prüfen die MS die technische Kompatibilität dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie eingefügt werden, sowie die sichere Integration dieser Teilsysteme in das Eisenbahnsystem (Artikel 15).

Technische Kompatibilität und sichere Integration beziehen sich auf alle strukturellen Teilsysteme, sowohl jene, die in das Fahrzeug integriert werden, als auch jene auf beiden Seiten der Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz.

Die Genehmigung ist ein Prozess, der vor der Inbetriebnahme einzuleiten ist. Gemäß Artikel 15 ist vorgesehen, dass die dauerhafte Einhaltung der grundlegenden Anforderungen im Zuge der Beaufsichtigung der Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber nach der Richtlinie 2004/49/EG überwacht wird. Beabsichtigt eine NSB, eine Inbetriebnahmegenehmigung zu widerrufen, so folgt sie den Verfahren der Richtlinie 2004/49/EG (Artikel 21 Absatz 9 der Richtlinie 2008/57/EG).

Ist eine NSB der Auffassung, dass ein genehmigtes Fahrzeug oder Teilsystem die grundlegenden Anforderungen nicht mehr erfüllt (z. B. infolge unzureichender Instandhaltung, eines Konstruktionsfehlers oder örtlich auftretenden Defekts), so sollte sie nach Maßgabe der Richtlinie 2004/49/EG tätig werden, um sich die Gewissheit zu verschaffen, dass das betreffende Risiko angemessen bewältigt wird.

⁽¹⁾ Geänderter Anhang V der Richtlinie.

5.1.2. Genehmigung der Inbetriebnahme von Teilsystemen

Der Inbetriebnahmegenehmigung unterliegen strukturelle Teilsysteme gemäß der Definition in Anhang II⁽¹⁾ der Richtlinie 2008/57/EG (Energie; Infrastruktur; Fahrzeuge; streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung; fahrzeugeitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung) und der eingehenderen Definition in den einschlägigen TSI (Artikel 15).

5.1.3. Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen

Richtlinie 2008/57/EG enthält Bestimmungen zur Erteilung der Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen (Kapitel V). Da ein Fahrzeug aus einem oder mehreren strukturellen Teilsystemen besteht, gelten die Bestimmungen der Richtlinie 2008/57/EG zur Genehmigung der Inbetriebnahme von Teilsystemen (Artikel 15) unbeschadet anderer Bestimmungen zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen (Kapitel V).

Eine von einem Mitgliedstaat für ein Fahrzeug erteilte Genehmigung gilt in allen Mitgliedstaaten, ohne der Entscheidung des zweiten Mitgliedstaats, eventuell eine zusätzliche Genehmigung zu verlangen, vorzugreifen (Artikel 23). Bei nicht TSI-konformen Fahrzeugen ist die Genehmigung auf das Netz des MS beschränkt, der die Genehmigung erteilt (Artikel 24 und 25). Allerdings ist der Spielraum für die Überprüfung zusätzlicher Genehmigungen begrenzt.

Durch die Genehmigung eines Fahrzeugs erkennt ein MS an, dass die nominale Betriebsbereitschaft eines Fahrzeugs, dessen Nutzung auf dem Netz dieses Mitgliedstaats beabsichtigt ist, die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie und anderer EU-Rechtsvorschriften erfüllt.

In der für ein Fahrzeug erteilten Genehmigung können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein (Artikel 21 Absatz 6). Beispielsweise sollte für elektrische Triebfahrzeuge in der Genehmigung die Spannung der Strecken angegeben werden, auf denen das Fahrzeug verkehren darf. Allerdings sollten Aspekte der streckenspezifischen⁽²⁾ Kompatibilität zwischen den Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs und spezifischen Merkmalen bestimmter Strecken (z. B. Gewichtsbegrenzungen, Elektrifizierungs- und Zugsicherungssysteme) im Rahmen der Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) der Eisenbahnunternehmen behandelt werden, wobei die in der Genehmigung und dem technischen Dossier festgelegten Nutzungsbedingungen und -beschränkungen sowie die vom Infrastrukturbetreiber im Infrastrukturregister (IR) (siehe Abschnitt 6 dieses Dokuments) bereitgestellten Informationen zur Art der Infrastruktur (Fahrwege) zu berücksichtigen sind.

Zur Vermeidung geographischer Spezifität und der Notwendigkeit zur erneuten Genehmigung eines Fahrzeugs bei Änderungen der Streckenmerkmale (z. B. neue Elektrifizierung oder Spannungsänderung) sollten alle mit der Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug verbundenen Bedingungen (vor allem jene in Bezug auf die Grenzen des Einsatzbereichs, für den das Fahrzeug konzipiert wurde) als Parameter der technischen Konstruktionsmerkmale der Infrastruktur (z. B. Betrieb ausschließlich auf Streckenkreisen der Frequenz xx Hz) und nicht in geographischen Kategorien angegeben werden.

Hinweis: Die Inbetriebnahmegenehmigung unterscheidet sich konzeptionell erheblich von der früher durch die nationalen Eisenbahngesellschaften vorgenommenen Zulassung („Homologation“). Die Zulassung war im Grunde eine Produktabnahme, die von der nationalen Eisenbahngesellschaft beim Erwerb eines Produkts durchgeführt wurde, während die Genehmigung eine auf einer genau festgelegten Reihe von Überprüfungen durch die von der Regierung und der NSB benannten Stelle basierende rechtliche Voraussetzung dafür ist, dass ein Teilsystem oder ein Fahrzeug in Betrieb genommen werden kann.

5.2. Grenze zwischen Inbetriebnahmegenehmigung und Betrieb und Instandhaltung von Teilsystemen und Fahrzeugen

5.2.1. Allgemeine Grundsätze

Zur Erleichterung der „schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft“ (Artikel 1) ist es zweckmäßig, die Inbetriebnahmegenehmigung für strukturelle Teilsysteme/Fahrzeuge von der Regelung ihres Betriebs zu trennen.

Diese Trennung ermöglicht es, dass Fahrzeuge eines bestimmten Typs durch unterschiedliche Hersteller oder Auftraggeber in Betrieb genommen, von unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen betrieben und von unterschiedlichen für die Instandhaltung zuständigen Stellen nach unterschiedlichen, vom betrieblichen Umfeld abhängigen Instandhaltungsplänen in Stand gehalten werden können.

So kann beispielsweise ein Hersteller die Genehmigung für eine Lokomotive oder einen Lokomotiventyp für ein Netz in einem Mitgliedstaat beantragen, um diese bzw. diesen zum Betrieb durch unterschiedliche Eisenbahnunternehmen, wovon jede in ihrem jeweiligen SMS unterschiedliche Vorkehrungen für die Organisation des Betriebs und die Instandhaltung von Lokomotiven haben wird, an eine Reihe unterschiedlicher Eisenbahnunternehmen oder Leasinggesellschaften usw. zu verkaufen.

Alternativ dazu kann ein Eisenbahnunternehmen eine genehmigte Lokomotive, die zuvor von einem anderen Eisenbahnunternehmen auf dem gleichen Netz betrieben wurde, betreiben, ohne dass eine erneute Genehmigung notwendig wäre.

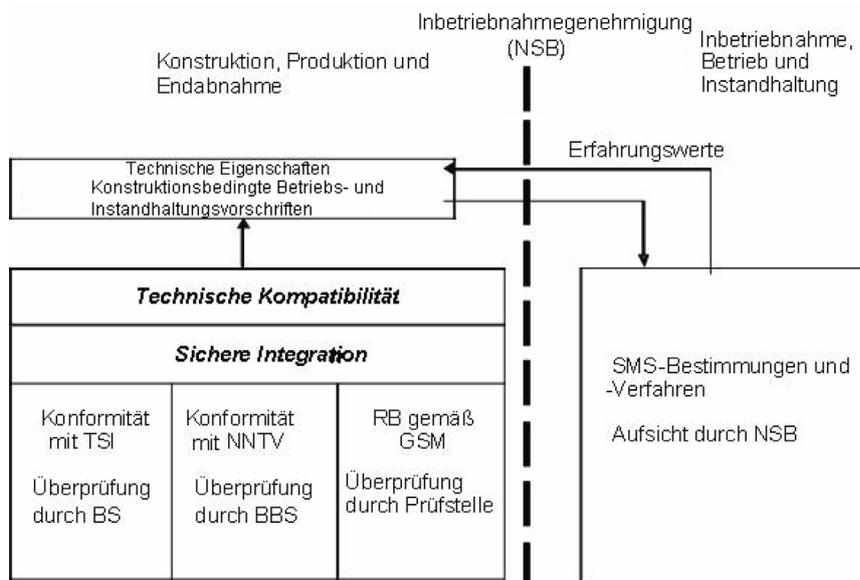
⁽¹⁾ Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG (Änderung durch die Kommission erfolgt derzeit).

⁽²⁾ Maßgebend ist die Strecke, auf der ein Zug eingesetzt werden soll.

Zur klaren Abgrenzung wurden durch die Richtlinie 2008/57/EG die Regeln und der Genehmigungsprozess zum Erreichen der nominalen Betriebsbereitschaft eines Fahrzeugs festgelegt. Nach der Inbetriebnahme eines Teilsystems sollte sichergestellt werden, dass dieses gemäß den dafür geltenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten wird. Nach der Richtlinie 2004/49/EG sind die Infrastrukturbetreiber bzw. die Eisenbahnunternehmen unbeschadet der Verantwortlichkeiten anderer Akteure dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden (Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG). Die NSB können kontrollieren, ob diese Anforderungen erfüllt werden, wenn sie den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen erteilen (Artikel 10, 11 und 16 der Richtlinie 2004/49/EG).

In Bezug auf die Regeln für den Betrieb und die Instandhaltung wird von dieser Trennung abgewichen, siehe Abschnitt 5.2.2.

Aus einer allgemeinen Perspektive regelt die Richtlinie 2008/57/EG die technischen Merkmale (vorwiegend Konstruktion, Produktion und Endabnahme) der Teilsysteme und Fahrzeuge sowie den Prozess der Genehmigung ihrer Inbetriebnahme, und die Richtlinie 2004/49/EG enthält Regelungen in Bezug auf die Stellen, die diese nutzen, betreiben und in Stand halten (siehe nachfolgendes Diagramm).



Erläuterungen zur obigen Abbildung:

- „NNTV“ bezeichnet „gemäß Artikel 17 notifizierte nationale technische Vorschriften“, schließt jedoch auch Vorschriften für offene Punkte, Ausnahmen und erforderlichenfalls Sonderfälle ein.
- „RB gemäß GSM“ bedeutet „Risikobewertung gemäß den gemeinsamen Sicherheitsmethoden“ und bezieht sich auf die Aspekte der technischen Kompatibilität und sicheren Integration, die im Hinblick auf die grundlegenden Anforderungen relevant sind, aber nicht von TSI oder NNTV erfasst werden.
- Konstruktionsbedingte technische Merkmale und Regeln für Betrieb und Instandhaltung können aus dem Genehmigungsverfahren herausgenommen werden und sind Teil des technischen Dossiers.
- Durch die Berücksichtigung von Erfahrungswerten wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, technische Merkmale infolge des praktischen Betriebs und der Instandhaltung von Teilsystemen bzw. Fahrzeugen zu ändern. Das Änderungsmanagement ist Teil des SMS von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, wie in den nächsten beiden Abschnitten ausgeführt wird.

5.2.2. Vor dem Erteilen der Inbetriebnahmegenehmigung zu prüfende Anforderungen in Bezug auf Betrieb und Instandhaltung

Die Mitgliedstaaten prüfen gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG vor der Inbetriebnahme von Teilsystemen deren Übereinstimmung mit den die nominale Betriebsbereitschaft betreffenden Bestimmungen zu Betrieb und Instandhaltung. Das bedeutet, dass vor der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung kontrolliert werden muss, dass das Teilsystem nach den in der einschlägigen TSI festgelegten Vorschriften zu Betrieb und Instandhaltung betrieben und in Stand gehalten werden kann.

Im Rahmen der Richtlinie 2008/57/EG werden auch TSI zu Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung entwickelt und angenommen; da diese jedoch ein nicht strukturelles Teilsystem betreffen, ist eine Genehmigung für dieses Teilsystem nicht notwendig. Alle Spezifikationen in Bezug auf betriebliche Anforderungen, die bei nominaler Betriebsbereitschaft definiert werden sollten (z. B. Bremseigenschaften, Signalhörner auf Steuerwagen), werden von den strukturellen TSI abgedeckt.

Die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (OPE-TSI) beschreibt die Anforderungen an „Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben“ (Anhang II). Sie berührt nicht die Verpflichtungen in Bezug auf die Genehmigung der nominalen Betriebsbereitschaft, die von einem Antragsteller (z. B. einem Hersteller) erzielt wird, sondern die harmonisierten Verfahren, die notwendig sind, um den kohärenten Betrieb der betreffenden Teile des Eisenbahnsystems durch die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer SMS zu gewährleisten.

Einer der Hauptzwecke der OPE-TSI besteht darin, die Aufteilung der betrieblichen Verantwortlichkeiten zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen zu vereinheitlichen; diese müsste andernfalls durch eine hochkomplexe Reihe multilateraler Kooperationsübereinkünfte geregelt werden.

Alle für die Instandhaltung relevanten und für die Erfüllung der zum Erreichen von Interoperabilität notwendigen grundlegenden Anforderungen sind in den strukturellen TSI auf der Grundlage der technischen Merkmale des Teilsystems enthalten. Auf dieser Grundlage reicht der Antragsteller vorläufige Unterlagen zu Instandhaltung und Betrieb ein, die in das technische Dossier zum betreffenden Teilsystem aufzunehmen sind. Das technische Dossier ist ein wesentlicher anfänglicher Bezugspunkt für das laufende Instandhaltungsmanagement und enthält die ursprünglichen Betriebs- und Instandhaltungshandbücher. Nach der Inbetriebnahme obliegt es den Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern in Verbindung mit einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle, kontinuierlich die Instandhaltungsmaßnahmen zu überprüfen und diese Informationen zu aktualisieren, um zu gewährleisten, dass sie den Betriebszyklus und die gewonnenen Erfahrungen widerspiegeln (Artikel 4 und Artikel 9 der Richtlinie 2004/49/EG). Daneben ist festzustellen, dass das Änderungsmanagement Teil des SMS von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen ist.

5.2.3. Sicherheitsmanagementsysteme (SMS)

Der Richtlinie 2004/49/EG zufolge müssen die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das Anforderungen der EU und der Mitgliedstaaten erfüllt und gemeinsame Elemente enthält. Die Verfahren zur Gewährleistung des sicheren Betriebs (d. h. Nutzung und Instandhaltung) von Fahrzeugen/Teilsystemen werden von den SMS der EVU (Fahrzeuge) bzw. der IB (Netze) erfasst.

Mit der Sicherheitsbescheinigung bzw. der Sicherheitsgenehmigung weisen das EVU und der IB u. a. nach, dass sie ein SMS eingeführt haben und beim Betrieb der betreffenden Teilsysteme die in den TSI festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen können. Die Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen werden regelmäßig überarbeitet, die Inbetriebnahmegenehmigung hingegen nicht. Die Inbetriebnahmegenehmigung bleibt stets gültig, außer im Falle erheblicher Änderungen, die die nominale Betriebsbereitschaft (technische Merkmale) berühren und die beispielsweise je nach Umfang der Arbeiten bei Umrüstung oder Erneuerung eintreten können. Änderungen im Betrieb eines EVU werden daher von der Richtlinie 2004/49/EG geregelt, und Änderungen der nominalen Betriebsbereitschaft eines Fahrzeugs oder Teilsystems werden vom Genehmigungsprozess gemäß der Richtlinie 2008/57/EG geregelt.

5.3. Technische Kompatibilität, sichere Integration und Kompatibilität zwischen Fahrzeugen

5.3.1. Technische Kompatibilität

Die technische Kompatibilität ist eine der „grundlegenden Anforderungen“, die das „Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen“ erfüllen müssen (Artikel 4).

Technische Kompatibilität wird in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG definiert: „Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.“ Sie wird auch für unterschiedliche strukturelle Teilsysteme spezifiziert (Anhang III Nummern 2.2.3, 2.3.2 und 2.4.3).

Außerdem wird die technische Interoperabilität in Anhang I Abschnitt 3 als einer der wesentlichen Faktoren für die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste, das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Kosten des Eisenbahnsystems ausgemacht.

Ein EVU, das einen Zug betreibt, muss wissen, ob die betreffende Strecke für den Betrieb seines Zuges ausgelegt — d. h. technisch kompatibel — ist.

Deshalb enthalten die TSI die Spezifikationen, die notwendig sind, um zu gewährleisten, dass das Teilsystem und seine Schnittstellen interoperabel sind und die grundlegenden Anforderungen (u.a. technische Kompatibilität) erfüllen. Soweit einschlägige TSI bestehen und gelten, ist die technische Kompatibilität daher anhand der TSI zu prüfen (Artikel 17 Absatz 2).

Bestehen keine einschlägigen TSI mit grundlegenden Anforderungen an die technische Kompatibilität (z. B. im Falle von Schnittstellen zu Altsystemen für Signalgebung/Zugsicherung, nicht TSI-konformer Infrastruktur-, Energie- und ZS-Teilsysteme), so gelten die nationalen Vorschriften.

Solange nicht sämtliche Schnittstellen zu allen Teilen des Netzes von den TSI erfasst werden, sollten die Mitgliedstaaten daher Vorschriften erlassen, die etwaige Anforderungen zusätzlich zu jenen in den TSI festlegen, die notwendig sind für die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den nicht TSI-konformen Teilen des Netzes, für das sie zuständig sind. Hierzu gehören beispielsweise die mit Altsystemen einhergehenden Anforderungen für fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme, so dass fahrzeugseitige ZZS-Systeme so konstruiert, eingebaut und überprüft werden können, dass sie Signale von den streckenseitigen Transpondern des Altsystems erkennen und darauf reagieren können.

Während der Übergangszeit sind einige Mitgliedstaaten unter Umständen noch nicht ihrer Pflicht nachgekommen, beim Fehlen einer einschlägigen TSI eine umfassende Reihe transparenter nationaler Vorschriften zur Schnittstelle Fahrzeug-Netz zu verabschieden, die ebenso detailliert sind wie TSI (Artikel 17). Grund hierfür ist gegebenenfalls, dass die zum Erhalt der bestehenden Niveaus nationaler Interoperabilität notwendige Spezifizierung dieser Schnittstellen in der Vergangenheit durch die internen Vorschriften der nationalen Eisenbahngesellschaften erfolgte. In solchen Fällen wird die Anwendung von Risikobewertungsmethoden zur Demonstration der technischen Kompatibilität auf der Grundlage des zweiten und dritten Grundsatzes der gemeinsamen Sicherheitsmethoden (GSM) zur Risikobewertung (RB) nicht empfohlen, weil dies zur Inkompatibilität der Schnittstellenspezifikationen zwischen Projekten und zum Verlust der Interoperabilität führen kann.

Fazit: Technische Kompatibilität an der Schnittstelle zwischen Netz und Fahrzeugen ist sicherheitskritisch. Obwohl der Sicherheitsaspekt dieser Schnittstellen durch den zweiten und dritten Grundsatz der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung belegt werden konnte, ist aus Gründen der Interoperabilität der Nachweis der technischen Kompatibilität auf der Grundlage eines regelbasierten Konzepts (erster Grundsatz der gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Risikobewertung) unter Einbeziehung EU-weit harmonisierter Regeln wie TSI oder EN — beziehungsweise in Ermangelung solcher Regeln auf der Grundlage der notifizierten nationalen Vorschriften — notwendig.

5.3.2. Sichere Integration

Die Mitgliedstaaten überprüfen bei der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme, dass diese Teilsysteme so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind, und sie prüfen insbesondere deren sichere Integration in das System, in das sie eingefügt werden (Artikel 15 Absatz 1). Dies dient dem sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und der Bewältigung der damit verbundenen Risiken.

Zu diesem Zweck und als allgemeine Regel ist folgendes nachzuweisen:

- für die Inbetriebnahme eines einzelnen Teilsystems der sichere Zusammenschluss zwischen diesem Teilsystem und allen anderen Teilsystemen, in die es eingefügt wird;
- für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs der sichere Zusammenschluss zwischen den betreffenden Teilsystemen des Fahrzeugs (nur im Falle der ersten Genehmigung) und die sichere Integration des Fahrzeugs in das betreffende Netz.

Überprüfungen der sicheren Integration sind allerdings nicht unter allen Umständen notwendig; nach Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG entfällt diese Verpflichtung beispielsweise bei Fahrzeugen unter bestimmten Bedingungen, nämlich falls Fahrzeuge bereits in einem MS genehmigt wurden und in einem anderen MS betrieben werden.

Sichere Integration ist eine der grundlegenden Anforderungen (Artikel 15 Absatz 1). Sie wird daher grundsätzlich durch TSI oder nationale Vorschriften geregelt (Artikel 17).

Beim Nachweis der sicheren Integration durch Anwendungen der GSM zur RB muss der Antragsteller

- unter Anwendung des ersten Grundsatzes der Risikoakzeptanz, „Zugrundelegung der anerkannten Regeln der Technik“, entweder auf die TSI-Anforderungen oder die nationalen Vorschriften Bezug nehmen oder
- in Ermangelung einschlägiger TSI und nationaler Vorschriften eine explizite Risikoeinschätzung oder eine Ähnlichkeitsstudie vornehmen, um die fehlenden Anforderungen zu ermitteln (zweiter und dritter Grundsatz der Risikoakzeptanz der GSM zur RB), die veröffentlicht werden sollten, damit transparent gemacht wird, was die NSB akzeptiert.

Wie in der GSM zur RB festgestellt, darf deren Anwendung auf die sichere Integration nicht dazu führen, dass Anforderungen gestellt werden, die jenen der TSI widersprechen. Dies gilt analog auch für die nationalen Vorschriften. So weit TSI-Anforderungen oder nationale Vorschriften bestehen, bleiben diese also verbindlich. Andernfalls würde Interoperabilität niemals erreicht werden.

Fazit:

- Besteht für eine Schnittstelle zwischen einem Fahrzeug und einem Netz eine TSI-Anforderung oder eine nationale Vorschrift, so betrachtet der Antragsteller diese als anerkannte Regeln der Technik, und die Risiken, im Hinblick auf welche in dieser TSI oder nationalen Vorschrift Anforderungen festgelegt wurden, gelten durch die Erfüllung der Anforderungen der TSI oder der nationalen Vorschrift als kontrolliert. Erstreckt sich die TSI oder die nationale Vorschrift auf die grundlegende Sicherheitsanforderung (d. h. alle relevanten Risiken) so wird die sichere Integration durch die Durchführung der TSI oder der nationalen Vorschrift nachgewiesen.

- Bestehen Risiken, in Bezug auf welche die TSI oder die nationalen Vorschriften keine Anforderungen enthalten, so bedeutet dies, dass die TSI oder die nationalen Vorschriften die grundlegenden Anforderungen nicht vollständig erfüllen, und der Mangel muss gemäß Artikel 7 behoben werden. Diese „fehlenden Anforderungen“ sollten bei künftigen Überarbeitungen der TSI berücksichtigt werden, um schrittweise eine vollständige Erfassung der interoperablen Schnittstellen durch TSI zu erreichen. In der Zwischenzeit werden die Risiken vom Antragsteller durch Vergleich mit einem Bezugssystem oder eine explizite Risikoanalyse gemäß der GSM zur RB bewältigt.
- Im Interesse der Interoperabilität ist es notwendig, dass die technische Kompatibilität und die sichere Integration des Fahrzeugs in das Netz auf der Grundlage eines regelbasierten Konzepts nachgewiesen werden. Aus diesem Grund sollten beide Aspekte in den TSI erschöpfend geregelt werden.

Es ist zu beachten, dass die Richtlinie 2008/57/EG alle Anforderungen für die Inbetriebnahmegenehmigung enthält und dass die beiden Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG gleichzeitig einzuhalten sind. Das heißt:

- Falls zur Wahrung des bestehenden Sicherheitsniveaus gemäß der Richtlinie 2004/49/EG Anforderungen notwendig sind, die über jene der TSI hinausgehen, so gilt, um den Verkehr TSI-konformer Züge nicht einzuschränken:
 - Diese Anforderungen sollten die Form von Anforderungen an die Infrastruktur oder den Betrieb erhalten (als ordnungsgemäß gerechtfertigter Sonderfall in die TSI aufzunehmen) oder
 - falls eine fahrzeugspezifische Maßnahme unvermeidbar ist: diese sollte als ordnungsgemäß gerechtfertigter Sonderfall in die TSI aufgenommen werden.
- Die MS sollten sich nicht auf die Richtlinie 2004/49/EG berufen, um zusätzliche Anforderungen für die Inbetriebnahmegenehmigung aufzuerlegen.

5.3.3. Kompatibilität zwischen Fahrzeugen

Bei der Zugbildung müssen EVU Fahrzeuge verwenden, die mit dem Netz technisch kompatibel sind, aber auch untereinander gekoppelt werden können. Da die Wahl des Kupplungssystems für das Management der eigenen Flotte dem EVU überlassen und das Management einer gemeinsamen Flotte in einer Übereinkunft mehrerer EVU geregelt werden kann, spricht offenbar nichts dafür, dass die Interoperabilität oder das optimale Harmonisierungsniveau die Ausrüstung sämtlicher Schienenfahrzeuge mit der gleichen Kupplung erfordern.

Um die Sicherheit der Fahrzeuge auch nach dem Zusammenkuppeln zu gewährleisten, sollten die TSI jedoch zumindest die funktionellen Anforderungen an die Kupplung enthalten, die im Rahmen des EG-Prüfverfahrens zu prüfen sind.

Eine besondere Situation ist der Einzelwagenverkehr auf dem Normalspurnetz. Angesichts der Größe dieser Flotte könnte in Betracht gezogen werden, eine Spezifikation der Standardkupplung in die TSI aufzunehmen; allerdings sollte die Spezifikation der Kupplung, da sie für die Interoperabilität nicht notwendig ist, nicht für alle Wagen verbindlich sein, sondern nur für Wagen mit dieser Standardkupplung gelten. Die ERA prüft derzeit, wo diese Spezifikationen idealerweise hingehören: Sollten sie, wenn Eisenbahnunternehmen Fahrzeuge im Rahmen einer geschäftlichen Vereinbarung gemeinsam nutzen, idealerweise in der Vereinbarung selbst, in freiwilligen Normen, in harmonisierten Normen oder in TSI verwaltet werden?

Fazit: Falls die TSI eine Spezifikation für die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen enthalten, so wird diese Spezifikation im Rahmen des EG-Prüfverfahrens geprüft. Allerdings spricht offenbar nichts dafür, dass sämtliche Schienenfahrzeuge mit der gleichen Kupplung ausgerüstet sein müssen, um Interoperabilität zu erreichen.

5.4. Genehmigungen für TSI-konforme und nicht TSI-konforme Fahrzeuge

5.4.1. Genehmigung von TSI-konformen Fahrzeugen

Artikel 22 der Richtlinie 2008/57/EWG enthält Bestimmungen zur ersten Genehmigung der Inbetriebnahme.

Wenn alle in das Fahrzeug integrierten Teilsysteme gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt wurden, genehmigen die MS das Fahrzeug ohne weitere Überprüfungen, da die Teilsysteme im Rahmen des Verfahrens zu ihrer Inbetriebnahme bereits Prüfungen unterzogen worden sind, die auch die technische Kompatibilität und die sichere Integration betreffen (Artikel 15 und 22 Absatz 2 Buchstabe a). Wurden die in das Fahrzeug integrierten Teilsysteme nicht gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt, so sind die nachfolgenden Abschnitte von Bedeutung.

Bei Fahrzeugen, für deren Teilsysteme alle notwendigen EG-Prüfbescheinigungen vorliegen, gibt es zwei Arten von technischer Kompatibilität, nämlich die Kompatibilität zwischen Teilsystemen innerhalb des Fahrzeugs und die Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz (Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b).

Analog dazu ist eine separate Überprüfung der sicheren Integration sowohl der Teilsysteme in das Fahrzeug als auch des Fahrzeugs in das Netz vorgesehen.

Die BBS prüft die Einhaltung der nationalen Vorschriften in Bezug auf offene Punkte und Sonderfälle.

In Bezug auf zusätzliche Genehmigungen gilt Artikel 23 der Richtlinie 2008/57/EG.

Die Richtlinie 2008/57/EG stellt sicher, dass die unterschiedlichen Arten der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegenseitig anerkannt werden, um erneute Überprüfungen im Rahmen einer zusätzlichen Genehmigung zu vermeiden.

In diesem Fall darf die NSB nur weitere Anforderungen oder zusätzliche Risikoanalysen (auf der Grundlage der GSM zur RB) in Bezug auf folgende Aspekte auferlegen:

- die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz, einschließlich der für die offenen Punkte geltenden nationalen Vorschriften, die für die Gewährleistung dieser Kompatibilität erforderlich sind, sowie
- die nationalen Vorschriften, die für die in den TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

Fazit: Die MS sollten die nationalen Vorschriften zu den offenen Punkten ohne Bezug zur technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nicht in Frage stellen.

Das soll jedoch nicht heißen, dass die nationalen Vorschriften, die sich nicht auf die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz beziehen, automatisch als gleichwertig betrachtet und daher im Referenzdokument in Gruppe A eingestuft werden. Es bedeutet vielmehr, dass das Referenzdokument im Zusammenhang mit TSI-konformen Fahrzeugen nur im Falle offener Punkte mit Bezug zur technischen Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz oder in Sonderfällen verwendet wird. Nur in diesen beiden Fällen (technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz und Sonderfälle) kann die NSB nach Annahme des in Artikel 27 der Richtlinie genannten Referenzdokuments gegenseitig anerkannte und als solche gemäß Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG in Gruppe A eingestufte Anforderungen nicht in Frage stellen.

Beispiel: Keine weiteren Überprüfungen im Hinblick auf eine zusätzliche Genehmigung eines der ZZS-TSI entsprechenden Fahrzeugs, das auf der ZZS-TSI entsprechenden Strecken betrieben wird (sofern für beide die vollständige Übereinstimmung mit den im Beschluss 2010/79/EG⁽¹⁾ der Kommission genannten Spezifikationen zertifiziert wurde).

Sowie:

Soll für ein ZZS-TSI-konformes Fahrzeug eine zusätzliche Genehmigung für ein nicht ZZS-TSI-konformes Netz erteilt werden, so dürfen die Prüfungen in Bezug auf Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sich nur auf die technische Kompatibilität zwischen den fahrzeug- und streckenseitigen ZZS-Systemen erstrecken.

5.4.2. Genehmigung von nicht TSI-konformen Fahrzeugen

Nicht TSI-konforme Fahrzeuge sind Fahrzeuge, die nicht mit allen geltenden TSI übereinstimmen; dies schließt Fahrzeuge ein, für die Ausnahmen gelten, oder für die ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen nicht in einer oder mehreren TSI festgelegt wurde. Im letzteren Fall werden die Fahrzeuge — die allen einschlägigen TSI entsprechen können — nur der Einfachheit halber als nicht TSI-konform bezeichnet.

In Bezug auf die erste Genehmigung gilt Artikel 24 der Richtlinie 2008/57/EG. Diese Vorgehensweise ist jener für TSI-konforme Fahrzeuge sehr ähnlich. Der Hauptunterschied besteht darin, dass der Umfang der anhand nationaler Vorschriften durchzuführenden Prüfungen durch die Aufstellung der Parameter im Referenzdokument festgelegt wird, während bei TSI-konformen Fahrzeugen der Umfang der anhand nationaler Vorschriften durchzuführenden Prüfungen durch die zur Gewährleistung technischer Kompatibilität mit dem Netz notwendigen Regeln sowie die Liste der offenen Punkte und der Sonderfälle in jeder TSI bestimmt wird.

Für die von TSI erfassten Teile gilt jedoch das EG-Prüfverfahren; dies schließt, wie in den vorherigen Abschnitten beschrieben, technische Kompatibilität und sichere Integration ein.

In Bezug auf zusätzliche Genehmigungen gilt Artikel 25 der Richtlinie 2008/57/EG.

In diesem Fall sind die Prüfungen umfassender und weniger stark eingeschränkt als im Falle TSI-konformer Fahrzeuge. Die MS können sich auf jede zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen notwendige Vorschrift berufen, wenn diese sich auf Parameter bezieht, die vom Referenzdokument erfasst werden. Dennoch gilt:

- Sie dürfen keine nicht netzspezifischen Teile der ersten Genehmigung in Frage stellen, sofern sie dem Antragsteller kein erhebliches Sicherheitsrisiko nachweisen können. Diese Option haben die NSB jedoch nicht bei TSI-konformen Fahrzeugen; sie entfällt auch bei nicht TSI-konformen Fahrzeugen, wenn die Vorschriften in Bezug auf die einschlägigen Parameter zur Gruppe A gehören. Da die Infragestellung den freien Verkehr der Teilsysteme nicht präjudiziert (Artikel 16), geht die erste Überprüfung der Teilsysteme im Hinblick auf die grundlegenden Anforderungen vor, und die zweite NSB kann Prüfungen nur geltend machen, wenn die ersten Prüfungen nicht von einer EG-Prüfbescheinigung gedeckt waren.

⁽¹⁾ ABl. L 37 vom 10.2.2010, S. 74.

- Sie können eine Risikobewertung oder Tests zur Prüfung der Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften in Bezug auf sämtliche Aufzeichnungen zum Betrieb und Nachweise der Netzkompatibilität verlangen, nach Inkrafttreten des Referenzdokuments allerdings nur für Vorschriften der Gruppen B und C.

Viele MS differenzieren zwischen Anforderungen, die für bestehende genehmigte Fahrzeuge gelten, und den zur Genehmigung neuer und umgerüsteter/erneuerter Fahrzeuge angewandten Anforderungen. Wird eine zusätzliche Genehmigung für einen bestehenden nicht TSI-konformes Fahrzeug in einem zweiten MS beantragt, so würde Artikel 25 dem zweiten MS nur die Prüfung der Kompatibilität mit dem eigenen Netz erlauben. Der zweite MS erkennt die erste Genehmigung auch dann an, wenn sie nach einer älteren Regelung erteilt wurde, es sei denn im Falle eines erheblichen Sicherheitsrisikos. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit der Notwendigkeit, Diskriminierungen zwischen Fahrzeugen zu verhindern, deren erste Genehmigung von unterschiedlichen Mitgliedstaaten ausgestellt wurde.

Im Interesse der Klarheit sollten die MS in ihren nationalen Vorschriften daher deutlich machen, welche der Vorschriften für alle Teilsysteme, die sich im Betrieb befinden, gelten und welche Vorschriften nur von neuen und umgerüsteten/erneuerten Teilsystemen, deren Inbetriebnahme zu genehmigen ist, eingehalten werden müssen.

5.5. Genehmigung von Fahrzeugtypen

In der Richtlinie 2008/57/EG sind zwei Verfahren für die Typgenehmigung vorgesehen:

- Die erste Genehmigung eines Fahrzeugtyps (Artikel 26 Absatz 1) kann ohne Inbetriebnahme eines Fahrzeugs dieses Typs auf der Grundlage einer Baumusterprüfung erteilt werden (der Begriff „Baumusterprüfung“ ist nicht auf eine Prüfung von Zeichnungen am Schreibtisch begrenzt, sondern schließt alle notwendigen Prüfungen eines Prototyps ein). Ist ein Fahrzeugtyp genehmigt, so sollten weitere Genehmigungen auf der Grundlage einer Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen erteilt werden (Artikel 26 Absatz 3).

Oder:

- Zunächst kann ein einzelnes Fahrzeug genehmigt werden; in diesem Fall muss gleichzeitig der Fahrzeugtyp genehmigt werden (Artikel 26 Absatz 2).

Wird für ein Fahrzeug eine zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung in einem zweiten MS erteilt, so muss der Fahrzeugtyp in dem zweiten MS genehmigt werden und weitere Fahrzeuggenehmigungen in diesem zweiten MS müssen auf der Grundlage einer Erklärung der Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen erteilt werden.

5.6. Genehmigungen für Fahrzeuge, die auf dem TEN und außerhalb verkehren

Der geographische Geltungsbereich der bislang angenommenen TSI entspricht dem auf die Bahn entfallenden Anteil des TEN-V (Anhang I). Die Kommission hat der Agentur am 29. April 2010 ein Mandat zur Erweiterung des Anwendungsbereichs der TSI erteilt.

Gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG wird so lange, bis die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnnetz in Kraft tritt,

a) die Inbetriebnahmegenehmigung

- für die Teilsysteme Fahrzeuge und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung an Bord, die zumindest teilweise auf dem Teil des Netzes eingesetzt werden sollen, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, für diesen Teil des Netzes,
- für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung auf der Strecke auf den Teilen des Netzes, die noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fallen,

nach Maßgabe der in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG⁽¹⁾ genannten nationalen Vorschriften erteilt;

b) die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge, die gelegentlich auf dem Teil des Netzes eingesetzt werden sollen, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, für diesen Teil des Netzes nach Maßgabe der Artikel 21 bis 27 und der in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannten nationalen Vorschriften erteilt.

Um für das gesamte Netz eines MS zugelassen zu werden, sollte ein Fahrzeug also im ersten Fall anhand von zwei Regelwerken (eines für das TEN-V und eines für die anderen Strecken) geprüft werden, sofern die nationalen Rechtsvorschriften der MS zur Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG nichts anderes vorsehen, aber nur anhand eines Regelwerks, wenn das Fahrzeug gelegentlich außerhalb des TEN-V verkehrt.

⁽¹⁾ Durch die Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62) wurde Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG derart geändert, dass die Bezugnahme auf Artikel 8 nicht mehr notwendig ist.

5.7. Genehmigungen für Fahrzeuge aus Drittstaaten

Als allgemeiner Grundsatz gilt, dass ein erstmals aus einem Drittstaat kommendes Fahrzeug vor dem Einsatz auf einem Netz eine Inbetriebnahmegenehmigung seitens der für dieses Netz zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde benötigt (Artikel 21 Absatz 1).

Bei Fahrzeugen, die zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat eingesetzt werden, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Gemeinschaft unterscheidet, und beim Vorliegen von Sonderfällen oder Ausnahmeregelungen können internationale Übereinkünfte gelten (Artikel 21 Absatz 11). Dies ist typischerweise der Fall bei Fahrzeugen, die zwischen den baltischen Staaten und Drittstaaten mit russischer Spurweite verkehren.

Abweichend von den allgemeinen Regeln bleiben vor dem 19. Juli 2008 erteilte Inbetriebnahmegenehmigungen, darunter jene, die im Rahmen internationaler Übereinkünfte wie RIC und RIV erteilt wurden, gemäß den mit der Erteilung verbundenen Bedingungen gültig (Artikel 21 Absatz 12).

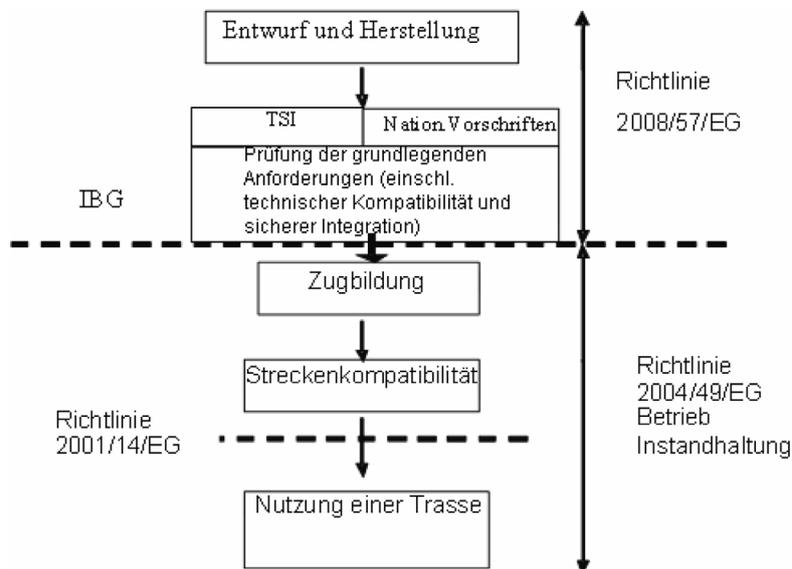
Abschließend wird in Bezug auf internationale Übereinkünfte daran erinnert, dass die Vorschriften derartiger Übereinkünfte für die EU und ihre Mitgliedstaaten bindend sind, wenn die EU Vertragspartner derselben ist. Ein Beispiel: Sobald die EU Vollmitglied des COTIF 99 ist und den überarbeiteten ATMF-Anhang anwendet, können Fahrzeuge, die in einem das COTIF anwendenden Drittstaat genehmigt wurden, auf dem EU-Netz verkehren, wenn sie von einer zuständigen Behörde im Zuge eines vergleichbaren Konformitätsprüfungsverfahrens und auf der Grundlage von Anforderungen zugelassen wurden, die mit den in der EU geltenden identisch oder diesen gleichwertig sind. Im überarbeiteten ATMF-Anhang werden die Bedingungen aufgeführt, die zur gegenseitigen Anerkennung von in- und außerhalb der EU erteilten Genehmigungen führen würden — also der Möglichkeit zur Einfahrt in die EU ohne zusätzliche Genehmigungen; dies sollte für Güterwagen ähnlich wie unter der alten RIV-Regelung der Fall sein.

6. Verfahren nach der Genehmigung

6.1. Zugbildung

Sobald die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge vorliegt, können die EVU diese zur Zusammenstellung eines Zuges nutzen.

Gemäß der OPE-TSI (Abschnitt 4.2.2.5, Zugbildung) legen die EVU die Verfahren für die Zugzusammenstellung und dabei geltende Beschränkungen (z. B. Lichtraumprofil offener Güterwagen, Positionierung gefährlicher Güter in einer bestimmten Stellung, Gewährleistung ausreichender Traktion und Bremskraft) fest. Die Verfahren zur Einhaltung dieser Regeln sind in den SMS der EVU geregelt.



6.2. Feststellung der Streckenkompatibilität

Das SMS der EVU regelt die Verfahren zur Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem Zug und der Strecke (z. B. Höchstlänge, Art der Elektrifizierung, Kurvenmindestradius). Das SMS und die EVU müssen den in der OPE-TSI⁽¹⁾ und den nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen/Bedingungen in Bezug auf den Zugbetrieb Rechnung tragen.

⁽¹⁾ Entscheidung 2006/920/EG der Kommission vom 11. August 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 359 vom 18.12.2006, S. 1), und Entscheidung 2008/231/EG der Kommission vom 1. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Betrieb“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG des Rates sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2002/734/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 (ABl. L 84 vom 26.3.2008, S. 1).

Bevor EVU sich beim IB Netzzugang für Züge verschaffen, sollten sie die Art des vom IB angebotenen Zugangs kennen. EVU müssen die Gewissheit haben, dass die Strecke, zu der sie Zugang erwerben möchten, für die Fahrzeuge und Züge geeignet ist, deren Betrieb sie beabsichtigen.

Die EVU sollten im Infrastrukturregister die notwendigen Angaben zur Infrastruktur finden, um ermitteln zu können, ob der Zug, dessen Betrieb sie beabsichtigen, mit der betreffenden Strecke kompatibel ist. Der IB sollte im Register für jeden Parameter die Grenzwerte der Schnittstellenparameter auf dem Streckenabschnitt angeben. Das Register sollte auch Informationen zur Konformität für Fälle enthalten, in denen die TSI eine Reihe von Wahlmöglichkeiten bietet oder dem IB die Anwendung nationaler Vorschriften ermöglicht.

Die EVU sind zur Gewährleistung des sicheren Betriebs ihrer Züge auf die Integrität dieser Informationen angewiesen.

Die Pflicht der IB zur Information über die Eigenschaften der Infrastruktur besteht bereits heute (Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾, was den Netzzugang angeht, Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG sowie OPE-TSI in Bezug auf den Betrieb). Bis zum Vorliegen eines geltenden, umfassenden und funktionierenden Infrastrukturregisters sollten die IB diese Informationen den EVU in anderer Form veröffentlichen. Dies befugt die IB nicht, eine Art zweiter Genehmigung für die Fahrzeuge/Züge von den EVU zu verlangen. Sobald ein EVU unter Verwendung des Infrastrukturregisters und des technischen Dossiers von Fahrzeugen und unter Berücksichtigung der Beschränkungen der Inbetriebnahmegenehmigung für das Fahrzeug die Kompatibilität zwischen der Strecke und den Fahrzeugen, die in dem Zug zum Einsatz kommen sollen, festgestellt hat, sollte es anhand der OPE-TSI (insbesondere deren Abschnitte 4.2.2.5 „Zugbildung“, 4.2.2.6 „Zugbremsung“ und 4.2.2.7 „Abfahrbereitschaft des Zuges“) feststellen, ob hinsichtlich des Zuges Beschränkungen (z. B. Geschwindigkeits-, Längen- oder Energieversorgungsbegrenzungen) vorliegen, die den Betrieb auf der Strecke beeinträchtigen.

Sobald das EVU die Kompatibilität zwischen Strecke und Zug festgestellt hat, kann der Zugbetrieb aufgenommen werden.

Es ist zu beachten, dass die Richtlinie 2004/49/EG den IB und EVU jeweils die Verantwortlichkeit für ihre Teile des Systems zuweist. Das EVU ist lediglich für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich. Die Rolle des IB beschränkt sich auf das Infrastrukturmanagement, im Hinblick auf den Zugbetrieb ist seine Verantwortung daher auf die Vergabe der Fahrerlaubnis begrenzt.

6.3. *Erhalt von Zugtrassen (Kapazitätszuweisung)*

Nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG haben die „Eisenbahnunternehmen (...) unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Anspruch auf das in Anhang II beschriebene Mindestzugangspaket sowie auf den dort beschriebenen Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen. Die Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen erfolgt unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung, wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind.“

EVU haben also ein Zugangsrecht; sie müssen den IB nicht um Erlaubnis/Genehmigung/Zulassung zum Zugang ersuchen, und die IB sollten im Rahmen der Zugangsregelung kein Fahrzeug- oder Zugerlaubnis- oder -zulassungsverfahren (z. B. irgendeine Form von „Streckenzulassung“) verlangen. Sämtliche Aspekte der Sicherheit und Kompatibilität werden von den Richtlinien über Interoperabilität und Sicherheit erfasst, die Genehmigungsbefugnis liegt allein bei der NSB, und es obliegt den EVU, sicherzustellen, dass sie mit der Infrastruktur kompatible Fahrzeuge und Züge einsetzen.

Haben ein IB oder ein EVU im Zuge des Genehmigungsverfahrens Bedenken im Hinblick auf die Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug bzw. eine ortsfeste Einrichtung, so sollten sie die Gegenpartei hierauf hinweisen und, falls die Bedenken nicht ausgeräumt werden können, die NSB darüber unterrichten, die diesen Bemerkungen bei ihrer Genehmigungsentscheidung Rechnung tragen sollte.

Haben ein IB oder ein EVU Bedenken im Hinblick auf den Einsatz eines bestimmten Fahrzeugs oder Teils einer ortsfesten Einrichtung, so sollten sie die Gegenpartei hierauf hinweisen und eine einvernehmliche Lösung anstreben. Kann eine derartige Lösung nicht gefunden werden, so sollten sie die NSB unterrichten, die nach Maßgabe ihrer Befugnisse entscheidet.

Den IB kommt bei der Fahrzeuggenehmigung zwar keine bewilligende Funktion zu, nach Richtlinie 2001/14/EG sind sie jedoch für die Kapazitätszuweisung zuständig. Beim Zuweisen einer Zugtrasse wird Zügen praktisch Schieneninfrastrukturkapazität zugewiesen. In manchen Fällen ist möglicherweise nicht genug Kapazität vorhanden, um sämtlichen Anträgen aller Infrastrukturkapazität beantragenden EVU zu entsprechen. In diesen Fällen gelten die Bestimmungen der Richtlinie 2001/14/EG.

7. **Änderungen eines bereits genehmigten Teilsystems oder Fahrzeugs**

7.1. *Verfahren*

Die Teilsysteme müssen den zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, Erneuerung oder Umrüstung geltenden TSI entsprechen (Artikel 5 Absatz 2). Eine Erneuerung oder Umrüstung ist jedoch nicht automatisch mit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung für das betreffende Teilsystem verbunden.

⁽¹⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Nach Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG entscheidet der Mitgliedstaat, der das vom Auftraggeber oder Hersteller eingereichte Dossier prüft, unter Berücksichtigung der in der TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung begründet. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der MS, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. Eine neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht (d. h. wenn die Arbeiten eine erhebliche Änderung der nominalen Betriebsbereitschaft des Teilsystems bzw. der von TSI oder nationalen technischen Vorschriften geregelten technischen Merkmale bewirken). Wird die nominale Betriebsbereitschaft nicht geändert, so ist keine neue Genehmigung erforderlich.

Was das Verfahren der EG-Prüfung von Teilsystemen angeht, kann der Antragsteller angesichts des Umstandes, dass die Umrüstung oder Erneuerung möglicherweise nicht das gesamte Teilsystem betrifft, eine sogenannte Zwischenprüfbescheinigung für den umgerüsteten/erneuerten Teil sowie die von der BS ausgestellte Bescheinigung und die vom Antragsteller ausgestellte Erklärung beantragen (Anhang VI ⁽¹⁾). Im Falle der Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung ist allerdings auch ein Verfahren zur Ausstellung der EG-Bescheinigung und der EG-Prüferklärung notwendig. In diesem Fall enthalten die entsprechenden Bescheinigungen und Erklärungen die genaue Fundstelle der TSI oder der Teile von TSI, in Bezug auf welche die Konformität im Rahmen des EG-Prüfverfahrens nicht geprüft wurde.

7.2. *Verbindung zwischen Sonderfällen, Ausnahmen und teilweiser Anwendung von TSI bei Erneuerung/Umrüstung*

Die Richtlinie 2008/57/EG sieht keine hierarchische Beziehung zwischen Ausnahmen (Artikel 9), Sonderfällen (Artikel 5 Absatz 5) und der teilweisen Anwendung von TSI bei Erneuerung/Umrüstung (Artikel 20) vor.

In Bezug auf die Wahl zwischen künftig zu beantragenden Ausnahmen und in den TSI zu verzeichnenden Sonderfällen wird den betreffenden Parteien empfohlen, zur Verringerung von Bürokratie die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Eine ggf. festgestellte permanente Nichtübereinstimmung mit dem in Kapitel IV von TSI beschriebenen Zielsystem sollte über Sonderfälle geregelt werden. Dies würde zahlreiche unnötige Anträge auf Ausnahmeregelung vermeiden (die Notwendigkeit von Sonderfällen muss von den MS bei der Abfassung der TSI erklärt werden, so dass diese Sonderfälle in die TSI aufgenommen werden können);
- ggf. ermittelte (Einzel-)Fälle einer vorübergehenden oder örtlich begrenzten Nichtübereinstimmung mit einer TSI sollten künftig durch Anträge auf Ausnahmeregelung geregelt werden. Dies würde zahlreiche unnötige Sonderfälle in der TSI vermeiden.

Bei der Durchführung eines Projekts sollten die folgenden Fragen in der nachstehenden Reihenfolge gestellt werden:

- a) Ist es möglich, das Zielsystem zu verwirklichen?
- b) Falls nicht: Ist in der TSI ein Sonderfall vorgesehen?
- c) Falls nicht: Ist dies ein Fall für eine Ausnahmeregelung?
- d) Falls nicht und falls es sich um ein Umrüstungs-/Erneuerungsprojekt handelt: Welcher Teil des Zielsystems kann angewandt werden? (In einigen Fällen kann die Strategie zur Durchführung einer TSI Bestimmungen zu diesen Punkten enthalten.)

In den Fällen (a) und (b) kann der MS ohne Eingreifen der Kommission oder anderer MS entscheiden. In den Fällen (c) und (d) haben die Kommission und die anderen MS Zugang zu den Informationen und können unter Umständen auch eingreifen, und zwar

- durch ein Ausschussverfahren (Kommission und sämtliche MS);
- oder durch bilaterale Gespräche (Kommission und betreffender MS).

In den Fällen (c) und (d) wird, soweit es um Infrastruktur und streckenseitige Ausrüstungen geht, die teilweise Anwendung der TSI nicht empfohlen, da dies den freien Verkehr von Zügen über einen langen Zeitraum behindern kann. Die teilweise Anwendung von TSI ist im Falle von Fahrzeugen weniger aufwändig, da nur der Halter des Fahrzeugs und das dieses nutzende EVU betroffen sind. Und schließlich ist die Bestimmung in Artikel 20 Absatz 2 über die zu übermittelnden Informationen für die Bestimmung der künftigen Entwicklungen/Überarbeitungen der TSI sowie des Fortschritts der Interoperabilität bedeutsam. Sie ermöglicht es der Kommission auch, die korrekte Anwendung der Richtlinie 2008/57/EG zu überprüfen.

Zur Erinnerung wird darauf hingewiesen, dass auch neue Projekte Sonderfälle und Ausnahmen beinhalten können.

⁽¹⁾ Anhang VI wird derzeit von der Kommission überarbeitet.

8. Funktionen und Zuständigkeiten

Die Richtlinie 2008/57/EG legt die Funktionen und Zuständigkeiten einer Reihe von Stellen fest. In manchen Fällen kann eine Stelle mehr als eine dieser Zuständigkeiten wahrnehmen. Mitunter können diese Stellen bestimmte Aufgaben untervergeben, sie dürfen jedoch keine neuen Anforderungen, Funktionen oder Zuständigkeiten schaffen. Unterauftragnehmer unterliegen den gleichen Zwängen wie die zuständigen Stellen und müssen wie diese handeln. Stellen, die Unteraufträge vergeben, bleiben in vollem Umfang verantwortlich.

8.1. Steller des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung

Der Antragsteller ist keine bestimmte Stelle, sondern die Partei, die den betreffenden Antrag stellt. Die Richtlinie 2008/57/EG sieht vor, dass Antragsteller Folgendes beantragen können:

- Zwischenprüfbescheinigungen;
- EG-Prüfung;
- Prüfung anhand nationaler Vorschriften;
- Bewertung der GSM (Verordnung (EG) Nr. 352/2009);
- Teilsystem-Inbetriebnahmegenehmigung;
- Erstinbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge;
- zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge;
- Genehmigung von Fahrzeugtypen.

Der Antragsteller des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung für ein Teilsystem

- stellt den Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für ein Teilsystem;
- stellt sicher, dass das Teilsystem das Prüfverfahren durchlaufen hat und liefert der NSB die notwendigen Belege hierfür;
- ist ggf. gemäß Artikel 20 für Folgendes zuständig:
 - „Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber oder der Hersteller bei dem jeweiligen Mitgliedsstaat ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein.“;
- fordert soweit zweckmäßig die für die GSM zur RB zuständige Prüfstelle auf, den Sicherheitsbewertungsbericht vorzulegen.

Analog dazu gilt in Bezug auf die Genehmigung von Fahrzeugen: Der Antragsteller

- stellt den Antrag,
- legt im Falle zusätzlicher Genehmigungen der nationalen Sicherheitsbehörde ein „Dossier“ (Artikel 23 — TSI-konforme Fahrzeuge) oder ein „technisches Dossier“ (Artikel 25 — nicht TSI-konforme Fahrzeuge) vor.

Hinweis 1: Handelt es sich bei dem Antragsteller um ein EVU oder einen IB, so tragen diese sämtliche dem Steller eines Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung zukommenden Verantwortlichkeiten, allerdings unabhängig von ihrer Tätigkeit als EVU oder IB. Der Umstand, dass es sich um ein EVU oder einen IB (oder sogar eine andere Gesellschaft) handelt, berührt nicht ihre Funktionen und Zuständigkeiten als Steller eines Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung.

Hinweis 2: Der Antragsteller des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung ist nicht notwendigerweise die Rechtsperson, die das EG-Prüfverfahren und das nationale Prüfverfahren veranlasst. So kann beispielsweise ein Fahrzeughersteller ein vollständiges Prüfverfahren veranlassen (Auswahl und Beauftragung einer oder mehrerer BS, Veranlassung der Prüfung der Konformität mit nationalen Vorschriften durch die BBS und Veranlassung der Risikobewertung) und der Fahrzeugeigner oder -halter kann dann die Inbetriebnahmegenehmigung beantragen.

8.2. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

EVU gehören (neben Herstellern, Haltern usw.) zu den Rechtspersonen, die als Antragsteller fungieren können.

In Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EC wird darauf hingewiesen, dass gemäß der Richtlinie 2004/49/EG durch die SMS der EVU gewährleistet werden muss, dass die Teilsysteme und Fahrzeuge den grundlegenden Anforderungen entsprechen, was die Pflicht zur Wahrung der technischen Kompatibilität einschließt. Zur Wahrung der technischen Kompatibilität gewährleistet das SMS der EVU, dass die von ihm betriebenen Fahrzeuge in Übereinstimmung mit den TSI und den nationalen Vorschriften, die die Anforderungen an die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur festlegen, in Stand gehalten werden.

8.3. Infrastrukturbetreiber (IB)

Dieser Abschnitt gilt nur für den IB in seiner Eigenschaft als Infrastrukturbetreiber und nicht als Betreiber von Infrastrukturüberprüfungs- und -instandhaltungszügen oder Bauzügen.

Der IB hat im Zusammenhang mit der Erleichterung des Genehmigungsprozesses unmittelbare Zuständigkeiten. Für den Fall, dass die NSB zusätzliche Prüfungen verlangt, sieht Artikel 23 Absatz 6 vor, dass „der Infrastrukturbetreiber (...) im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen [unternimmt], um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden können.“

Außerdem wird in Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EC erwähnt, dass gemäß der Richtlinie 2004/49/EG durch die SMS der IB gewährleistet werden muss, dass ihre Teilsysteme den grundlegenden Anforderungen entsprechen, was mit der Pflicht zur Wahrung der technischen Kompatibilität einhergeht.

Um der Pflicht zur Wahrung der technischen Kompatibilität (und zur Erfüllung der anderen grundlegenden Voraussetzungen) beim Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz nachzukommen, sollten IB im Rahmen ihres SMS ihre Teilsysteme in Übereinstimmung mit den TSI und den nationalen Vorschriften, die die Anforderungen an die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur festlegen, in Stand halten. Entspricht das Netz nicht den TSI oder den nationalen Vorschriften, so muss der IB dafür Sorge tragen, dass es die im IR angegebenen Grenzwerte einhält.

Zur Wahrung der technischen Kompatibilität sollte der IB im Rahmen seines SMS die EVU durch eine Beschreibung der Parameter in Bezug auf die Spezifikationen des Infrastrukturregisters über die Art der Infrastruktur seiner verschiedenen Streckenabschnitte informieren. Zur dauerhaften Wahrung der Kompatibilität zwischen Streckenabschnitt und Zügen sollte der IB die Infrastruktur unter Einhaltung der erklärten Grenzwerte verwalten und instand halten und die EVU über jegliche Änderung der Art der Infrastruktur unterrichten. IB gehören (neben Herstellern, Haltern usw.) ebenfalls zu den Rechtspersonen, die als Antragsteller fungieren können.

8.4. Für die Instandhaltung zuständige Stelle (Instandhaltungsstelle — IS)

Nach Artikel 14a der durch die Richtlinie 2008/110/EG geänderten Richtlinie 2004/49/EG wird jedem Fahrzeug, bevor es in Betrieb genommen wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen.

Angesichts des Umstands, dass die Inbetriebnahmegenehmigung vom Betrieb eines Fahrzeugs durch ein EVU oder der Instandhaltung eines Fahrzeugs durch eine IS unabhängig ist und dass die Richtlinie 2004/49/EG sich auf den Betrieb (die Nutzung) und die Instandhaltung von Fahrzeugen bezieht, kann die IS dem Fahrzeug vor oder nach der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zugewiesen werden, stets jedoch vor dessen Erfassung im nationalen Einstellungsregister (im NER ist die Angabe der IS verbindlich vorgesehen) und vor dessen tatsächlicher Inbetriebnahme und Nutzung auf dem Netz.

Mithin ist die IS am Genehmigungsprozess nicht beteiligt und für diesen nicht von Bedeutung.

8.5. Benannte Stelle (BS)

Die benannten Stellen prüfen die Übereinstimmung mit den TSI und stellen dem Antragsteller die EG-Prüfbescheinigung aus.

Nach Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG erstreckt sich die Prüfung durch die benannte Stelle auch auf „die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in den Artikeln 34 und 35 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.“

Dies impliziert, dass der BS eine Rolle bei der Prüfung der technischen Kompatibilität mit anderen Teilsystemen zukommt, was im Hinblick auf den Umstand, dass TSI technische Kompatibilität erfassen, konsequent ist. Der Anwendungsbereich dieser Prüfungen ist auf die einschlägigen TSI beschränkt.

Jede BS erstellt ein technisches Dossier über die von ihr durchgeführten Prüfungen.

8.6. *Benannte beauftragte Stelle (BBS)*

Nach Artikel 17 der Richtlinie 2008/57/EG benennen die Mitgliedstaaten „gleichzeitig (d. h. wenn nationale Vorschriften gelten) (...) auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 (Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung) beauftragt sind“.

Soweit nationale Vorschriften gelten, folgt die BBS also dem gleichen Verfahren wie die BS und erstellt ein technisches Dossier über die von ihr vorgenommenen Prüfungen.

8.7. *Nationale Sicherheitsbehörde (NSB)*

Die NSB erteilen im Namen der Mitgliedstaaten Inbetriebnahmegenehmigungen.

Die Aufgaben der NSB sind in Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EWG beschrieben. Was das Entscheidungsverfahren betrifft, so entscheidet die NSB innerhalb von vier Monaten nach Bereitstellung sämtlicher verlangten Informationen; die in Artikel 21 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Fristen bleiben hiervon unberührt. Dies bedeutet, dass die Viermonatsfrist beispielsweise für Anträge auf Erstinbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug gilt.

Da die Verfahren mehrere Monate in Anspruch nehmen können, wird empfohlen, dass die NSB im Rahmen eines bestimmten Genehmigungsverfahrens die Vorschriften anwendet, die zum Zeitpunkt der Antragstellung in Kraft waren und dass im weiteren Verlauf des Verfahrens keine neuen Vorschriften erlassen werden.

Falls die MS infolge eines Unfalls oder einer Störung Dringlichkeitsmaßnahmen in Betracht ziehen, sollten sie berücksichtigen, dass das SMS des EVU der vorrangige Mechanismus für die Bewältigung neuer Risiken für den Fahrzeugbetrieb ist, die ggf. im Zuge der Ermittlungen zu Unfällen/Störfällen oder aufgrund von Erkenntnissen im Rahmen der Überwachung entdeckt wurden.

Selbst wenn ein MS der Auffassung ist, dass eine neue Vorschrift zur Genehmigung der Inbetriebnahme dringend notwendig ist, muss er die im geltenden europäischen Recht vorgesehenen Verfahren befolgen, was die Übermittlung eines Entwurfs an die Kommission gemäß der Richtlinie 98/34/EG oder 2004/49/EG einschließt. Diese Vorschriften werden auf offene und nichtdiskriminierende Weise festgelegt, angewandt und durchgesetzt, und sie sollten keine unnötigen zusätzlichen Hindernisse für das europäische Eisenbahnverkehrssystem schaffen.

Außerdem haben die Erfahrungen im Rahmen der Folgemaßnahmen zu dem tragischen Unfall von Viareggio im Juni 2009 gezeigt, dass die zuständigen Behörden einen Informationsaustausch über das bzw. die von der ERA eingerichtete Netz/Arbeitsgruppe vornehmen sollten, bevor sie Dringlichkeitsmaßnahmen auf nationaler Ebene treffen; dieser Koordinierungsmechanismus verbessert die Qualität und Neutralität der Analyse und schafft eine bessere Informationsgrundlage für die Auswahl der geeigneten obligatorischen oder freiwilligen Maßnahmen auf europäischer oder nationaler Ebene.

8.8. *Mitgliedstaat (MS)*

Den Mitgliedstaaten obliegt es, Richtlinien in nationales Recht umzusetzen und für deren Einhaltung Sorge zu tragen.

In Bezug auf die Inbetriebnahmegenehmigungen erstellen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2008/57/EG ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen bei Ausnahmen, Sonderfällen (soweit der betreffende Sonderfall dies erfordert), offenen Punkten oder Fehlen einer einschlägigen TSI gebräuchlichen technischen Vorschriften. Ferner benennen die Mitgliedstaaten die für die Prüfung der Übereinstimmung mit nationalen Vorschriften zuständigen Stellen. Die MS machen diese den IB, EVU und Inbetriebnahmegenehmigungsantragstellern verfügbar.

Liegen keine einschlägigen TSI vor, so sollten die MS Vorschriften zu den grundlegenden Anforderungen, einschließlich der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz, nutzen, bekanntmachen und durchsetzen. Zur Wahrung der nationalen Interoperabilität und zur Vermeidung von Diskriminierung zwischen Antragstellern sollten diese Regeln ebenso detailliert wie TSI sein und eindeutige Anforderungen enthalten (d. h. sie sollten Werte für die einschlägigen Parameter und Konformitätsbewertungsmethoden angeben).

Daneben obliegt es den MS, die BS und BBS zu notifizieren.

8.9. *Prüfstelle im Rahmen der GSM zur RB (GSM-Prüfstelle)*

Eine GSM-Prüfstelle ist wie in der GSM zur Risikobewertung beschrieben an der Prüfung der sicheren Integration, soweit nach Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG notwendig, beteiligt.

Die NSB kann im Rahmen der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen folgendermaßen als GSM-Prüfstelle fungieren:

- im Rahmen des EG-Prüfverfahrens für das Teilsystem, sofern die TSI die Beteiligung einer GSM-Prüfstelle vorschreibt (Artikel 7 Absatz 3 der GSM zur RB)
- nach den Vorschriften der GSM zur Risikobewertung (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b, Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 7 Absatz 2 der GSM zur RB).

Wenn eine NSB als GSM-Prüfstelle fungiert, sollte diese Aufgabe allerdings funktionell getrennt sein und von Personen wahrgenommen werden, die nicht mit dem Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung befasst und nicht am zugehörigen Entscheidungsprozess beteiligt sind.

9. Register

9.1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die IB sind nach Artikel 3 der Richtlinie 2001/14/EG zur Vorlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen verpflichtet; diese dienen im Rahmen der Gewährung von Zugangsrechten u. a. dazu, den EVU „Angaben zum Fahrweg“ zu bieten, der ihnen zur Verfügung steht, was es ihnen erlaubt, Fahrwegkapazität zu beantragen. EVU sollten Kenntnis der Infrastruktureigenschaften auf Strecken haben, damit sie ermitteln können, ob die betreffenden Strecken mit ihren Zügen kompatibel sind.

Nach einer Analyse der vorliegenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen scheinen die bereitgestellten Informationen nicht vereinheitlicht und zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen Zug und Netz unzureichend zu sein. Im Rahmen der Neufassung der Richtlinie 2001/14/EG müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und das Infrastrukturregister in Bezug auf die „Angaben zum Fahrweg“ kohärent sein, um unnötigen Aufwand und Überschneidungen zu vermeiden.

9.2. Infrastrukturregister (IR)

Das Infrastrukturregister wurde eingeführt als Instrument zur Gewährleistung der Kompatibilität zwischen Zügen und Strecken und zur Beschreibung der Konformität neuer, erneuerter und umgerüsteter, gemäß Richtlinie 2001/16/EG in Betrieb genommener Infrastruktur. Sein Anwendungsbereich wurde auf das TEN-V beschränkt. Der Inhalt des Infrastrukturregisters musste in der einschlägigen TSI beschrieben werden.

Mit Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG wurde dieses Konzept bestätigt und der Anwendungsbereich des Infrastrukturregisters auf das gesamte Netz ausgedehnt.

Deshalb sollte das erweiterte Infrastrukturregister die Informationen bereitstellen, die notwendig sind, um die Kompatibilität in einheitlicher Weise festzustellen und die Anwendung der Richtlinie 2008/57/EG in Bezug auf den Fahrweg im Einklang mit der Richtlinie 2001/14/EG anzuwenden.

Ändern sich die Fahrwegeigenschaften in einer die Kompatibilität von Zügen berührenden Weise, so sollte die Beschreibung des Netzes nach den zu verabschiedenden Spezifikationen aktualisiert werden (Artikel 35).

Im Interesse der Wirksamkeit der Kompatibilitätsprüfung sollten die Parameter des Infrastrukturregisters und des Europäischen Registers zugelassener Fahrzeugtypen angeglichen werden.

9.3. Europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen (ERZF)

Im Europäischen Register zugelassener Fahrzeugtypen sollten sämtliche Fahrzeugtypen, deren Inbetriebnahme auf dem Eisenbahnnetz der Gemeinschaft genehmigt ist, einzeln aufgeführt werden, um

- den NSB die Genehmigung von Fahrzeugen, die mit einem genehmigten Fahrzeugtyp konform sind, zu erleichtern;
- den Prozess der länderübergreifenden Zulassung von Fahrzeugen durch Bereitstellung zusätzlicher Informationen zu den genehmigten Fahrzeugtypen zu erleichtern;
- den an der Ausübung einer Geschäftstätigkeit im Schienenverkehrssektor interessierten Rechtspersonen (z. B. Eisenbahnunternehmen, Fahrzeugeigner oder -halter, Leasinggesellschaft) Klarheit darüber zu verschaffen, welche Fahrzeugtypen in den einzelnen MS zur Inbetriebnahme zugelassen sind, und den Antragstellern angemessene Sicherheit über das Ergebnis eines Antrags auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug zu bieten;
- es den NSB, Untersuchungsstellen usw. zu ermöglichen, die wichtigsten technischen Eigenschaften jedes zur Inbetriebnahme zugelassenen Fahrzeugs in Erfahrung zu bringen;

- der Agentur das Einholen von Informationen über die in verschiedenen MS zugelassenen Typen mit Unterscheidung zwischen TSI-konformen Fahrzeugen und nicht TSI-konformen Fahrzeugen zu ermöglichen;
- es den an der Ausübung einer Geschäftstätigkeit im Schienenverkehrssektor interessierten Rechtspersonen zu ermöglichen, sich ein allgemeines Bild davon zu verschaffen, welche Fahrzeugtypen mit einem bestimmten Netz kompatibel sein könnten. Dieses Register sollte nicht als abschließende Prüfung der technischen Kompatibilität eines Zuges mit einem Netz oder einem Streckenabschnitt eines Netzes dienen. Ein Zug kann nämlich auch dann mit einer Strecke nicht kompatibel sein, wenn sämtliche Fahrzeuge, aus denen er sich zusammensetzt, mit derselben kompatibel sind. Die Kompatibilität zwischen Zug und Strecke ist Gegenstand der OPE-TSI (siehe Abschnitt 5 dieses Dokuments);
- Informationen zu den mit einem bestimmten Fahrzeugtyp verbundenen Beschränkungen bereitzustellen.

9.4. Nationales Einstellungsregister (NER)

Das NER dient neben der Ermittlung zugelassener Fahrzeuge folgenden Zwecken:

- Registrierung der Genehmigung und der den Fahrzeugen zugewiesenen Kennnummer,
- Suche nach europaweit relevanten Kurzinformationen über ein bestimmtes Fahrzeug,
- Ermöglichung des Kontakts zum Eigner und Halter sowie
- Ermittlung der für die Instandhaltung jedes beliebigen Fahrzeugs, das sich in Betrieb befindet, zuständigen Stelle.

9.5. Referenzdokument

Gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2008/57/EG hat die Agentur ein Referenzdokument zu erstellen, in dem die von den Mitgliedstaaten für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen jeweils angewandten nationalen Vorschriften in Beziehung zueinander gesetzt werden. Dieses dient

- der Festlegung der zur Genehmigung des Fahrzeugs zu prüfenden Parameter — diese sollten mit den in der TSI festzulegenden Parametern identisch sein — sowie
- zur Registrierung der Gleichwertigkeit und Klassifizierung der nationalen Vorschriften zur Fahrzeuggenehmigung, um die gegenseitige Anerkennung zu erleichtern.

Das Referenzdokument wird für sämtliche Genehmigungen zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen genutzt, die der Richtlinie 2008/57/EG unterliegen und nationalen Vorschriften entsprechen müssen. Es betrifft sowohl TEN-V-Strecken als auch Strecken außerhalb des TEN-V. In Bezug auf TSI-konforme Fahrzeuge erlaubt das Register die Prüfung der technischen Kompatibilität mit dem Netz und der Einhaltung der nationalen Vorschriften für Sonderfälle sowie die Ausräumung offener Punkte zur technischen Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz. In Bezug auf nicht TSI-konforme Fahrzeuge erlaubt das Register den Vergleich der nationalen Vorschriften in Bezug auf die Aufstellung der von den NSB bei der Erteilung von Genehmigungen zu prüfenden Parameter, mit Ausnahme der gegebenenfalls von einer TSI erfassten Aspekte.

9.6. Register der Fahrzeughalterkennzeichnungen (FHK)

Das aktualisierte Register wird regelmäßig auf der Internetseite der Agentur veröffentlicht (derzeit erfolgt die Veröffentlichung jeweils am ersten Mittwoch eines Monats).

Die Fahrzeughalterkennzeichnung (FHK) ist ein aus zwei bis fünf Buchstaben bestehender Code, der auf jedem Fahrzeug angebracht wird.

Die FHK ist die Darstellung des vollen Namens des Fahrzeughalters oder einer Abkürzung davon, wenn möglich in einer erkennbaren Ausführung.

Die FHK wird in allen von der OPE-TSI betroffenen Ländern und in allen Ländern, die eine Vereinbarung abgeschlossen haben, nach der das System der Fahrzeugnummerierung und der Fahrzeughalterkennzeichnung nach der OPE-TSI übernommen wird, nur einmal vergeben und ist damit eindeutig.

Eine FHK kann im Netz erst nach ihrer Veröffentlichung durch die Zentralstelle (ERA oder OTIF) genutzt werden.

10. Schaubilder zu den Genehmigungsverfahren der Richtlinie 2008/57/EG

Die Verfahren für die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme von Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG werden in den beigefügten Abbildungen veranschaulicht.

Hinweis: Ungeachtet der offensichtlichen Komplexität der Verfahren ist festzustellen, dass die Akteure mehrere Maßnahmen gleichzeitig ausführen können. Außerdem können mehrere Verfahren zur Erteilung zusätzlicher Genehmigungen für dasselbe Fahrzeug gleichzeitig mit dem Verfahren zur Erteilung der ersten Genehmigung durchgeführt werden.

Abb. 1

Art. 15 – IBG fester Teilsysteme

ENERGIE	Antragsteller	BS	Antragsteller	BBS (1)	GSM-PRÜFSTELLE	Antragsteller	BBS (1)	NSB IBG
	EG-Erklärung	EG-Bescheinigung	Erklärung bei national en Vorschriften (NV)	Bescheinigung bei NV	Bericht	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV	
	Andere Richtlinienkonformität mit TSI		Konformität mit NV					
INFRASTRUKTUR	Antragsteller	BS	Antragsteller	BBS (1)	Sichere Integration von Teilsystemen (2)	Technische Kompatibilität zwischen Teilsystemen (2)		NSB IBG
	EG-Erklärung	EG-Bescheinigung	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV				
	Andere Richtlinien Konformität mit TSI		Konformität mit NV					
ZZS auf Strecke	Antragsteller	BS	Antragsteller	BBS (1)	Sichere Integration von Teilsystemen (2)	Technische Kompatibilität zwischen Teilsystemen (2)		NSB IBG
	EG-Erklärung	EG-Bescheinigung	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV				
	Andere Richtlinienkonformität mit TSI		Konformität mit NV					

INBETRIEBNAHMEGEHEHRMIGUNG

- (1) Zur besseren grafischen Darstellung wurden die Aufgaben der BBS aufgeteilt, sie könnten jedoch von derselben BBS wahrgenommen werden. Bei NV darf es jedenfalls für jedes Teilsystem nur eine Bescheinigung geben.
- (2) Diese Überprüfungen können evtl. auch schon im Rahmen des EG-Prüfverfahrens durchgeführt worden sein, sofern in der TSI vorgesehen. Außerdem können alle diese Prüfungen kombiniert in einem Schritt erfolgen.

Abb. 2

Art. 22 (2)(a) – Erste IBG TSI-konformer Fahrzeuge

ZZS in FZ	ANTRAGSTELLER	BS	ANTRAGSTELLER	BBS (1)	ANTRAGSTELLER	BBS (1)	GSM-PRÜFSTELLE	ANTRAGSTELLER	BBS (1)	NSB IBG
	EG-Erklärung	EG-Bescheinigung	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV	Bericht	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV	
	Andere Richtlinien Konformität mit TSI		Konformität mit NV		Technische Kompatibilität zwischen den relevanten Teilsystemen (2)		Sichere Integration der relevanten Teilsysteme (2)	Technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz (2)		
RST	ANTRAGSTELLER	BS	ANTRAGSTELLER	BBS (1)	Technische Kompatibilität zwischen den relevanten Teilsystemen (2)		Sichere Integration des Fahrzeuges in das Netz (2)	Technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz (2)		NSB IBG
	EG-Erklärung	EG-Bescheinigung	Erklärung bei NV	Bescheinigung bei NV						
	Andere Richtlinien Konformität mit TSI		Konformität mit NV							
Netz										

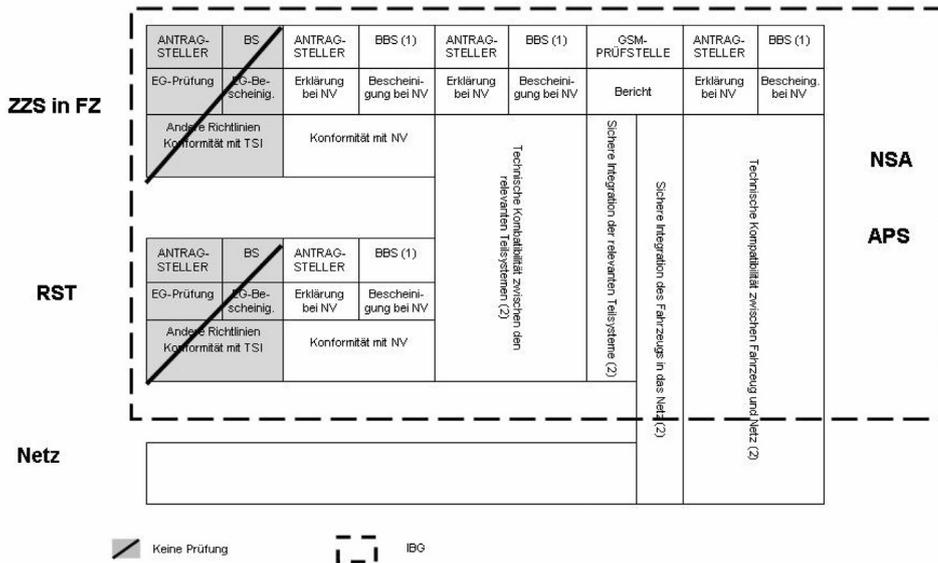
IBG für Fahrzeuge wird ohne weitere Prüfung erteilt.

APS

- (1) Zur besseren grafischen Darstellung wurden die Aufgaben der BBS aufgeteilt, sie könnten jedoch im Rahmen der IGB jedes Teilsystems von derselben BBS wahrgenommen werden. Bei NV darf es jedenfalls für jedes Teilsystem nur eine Bescheinigung geben.
- (2) Bei der IGB jedes Teilsystems können diese Überprüfungen evtl. auch schon im Rahmen des EG-Prüfverfahrens durchgeführt worden sein, sofern in der TSI vorgesehen. Außerdem können alle diese Prüfungen kombiniert in einem Schritt erfolgen.

Abb. 3

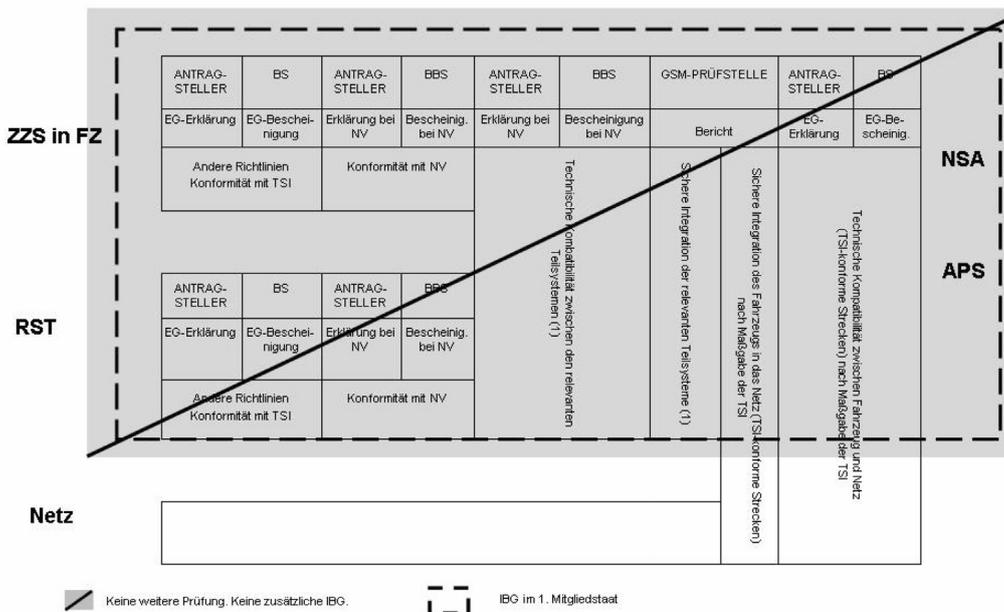
Art. 22 (2)(b) – Erste IBG TSI-konformer Fahrzeuge



- (1) Zur besseren grafischen Darstellung wurden die Aufgaben der BBS aufgeteilt, sie könnten jedoch von derselben BBS wahrgenommen werden. Bei NV darf es jedenfalls für jedes Fahrzeug nur eine Bescheinigung geben.
- (2) Diese Überprüfungen können evtl. auch schon im Rahmen des EG-Prüfverfahrens durchgeführt worden sein, sofern in der TSI vorgesehen. Außerdem können alle diese Prüfungen kombiniert in einem Schritt erfolgen.

Abb. 4

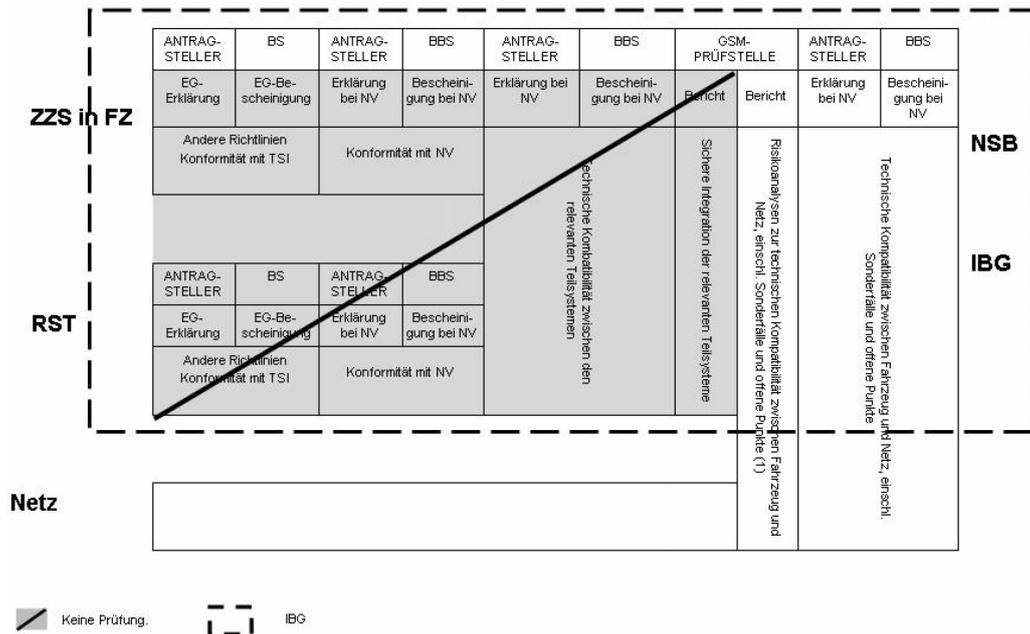
Art. 23 (1) – Zusätzliche IBG TSI-konformer „Überall“-Fahrzeuge



- (1) Bei der 1. IBG können diese Überprüfungen evtl. auch schon im Rahmen des EG-Prüfverfahrens durchgeführt worden sein, sofern in der TSI vorgesehen.

Abb. 5

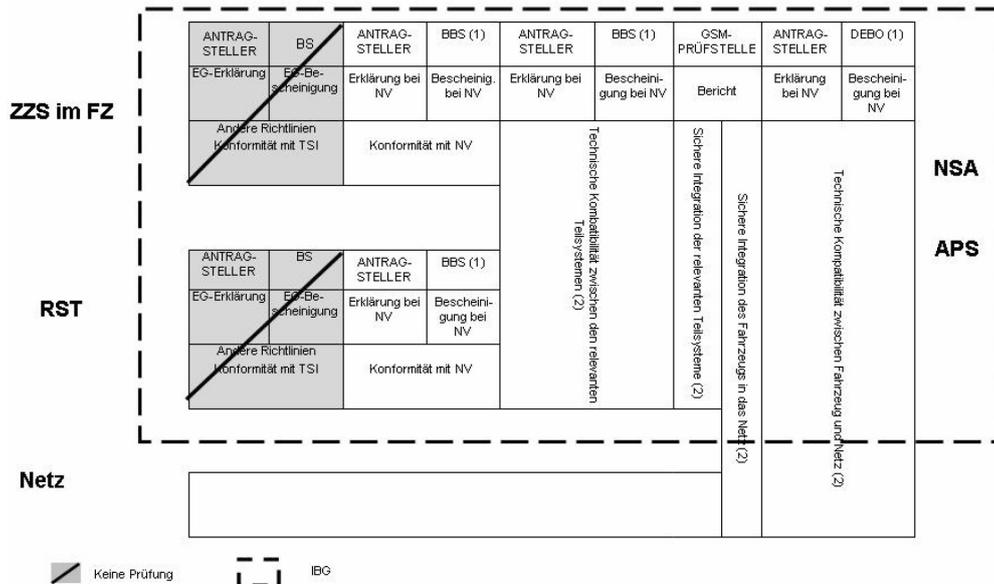
Art. 23 – Zusätzliche IBG TSI-konformer Fahrzeuge



(1) Nur falls von der 2. NSB verlangt. Nur Vorschriften der Gruppen B und C können geltend gemacht werden.

Abb. 6

Art. 24 – Erste IBG nicht TSI-konformer Fahrzeuge



(1) Zur besseren grafischen Darstellung wurden die Aufgaben der BBS aufgeteilt, sie könnten jedoch von derselben BBS wahrgenommen werden. Bei NV darf es jedenfalls für jedes Fahrzeug nur eine Bescheinigung geben.

(2) Diese Überprüfungen können evtl. auch schon im Rahmen des EG-Prüfverfahrens durchgeführt worden sein, sofern in der TSI vorgesehen. Außerdem können alle diese Prüfungen kombiniert in einem Schritt erfolgen.

Abb. 7

Art. 24 – Zusätzliche IBG nicht TSI-konformer Fahrzeuge

	ANTRAG- STELLER	BS	ANTRAG- STELLER	BBS	ANTRAG- STELLER	BBS	GSM- PRÜFSTELLE	ANTRAG- STELLER	BBS	
OB ZZS	EG- Erklärung	BS-Be- scheinig.	Erklärung bei NV	Bescheinig- ung bei NV	Erklärung bei NV	Bescheinig- ung bei NV	Bericht	Bericht	Erklärung bei NV	Bescheinig- ung bei NV
	Andere Richtlinien Konformität mit TSI		Konformität mit NV		Technische Kompatibilität zwischen den relevanten Teilsystemen		Sichere Integration der relevanten Teilsysteme	Relevante/n zur technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz		Technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz
RST	ANTRAG- STELLER	BS	ANTRAG- STELLER	BBS						
	EG- Erklärung	BS-Be- scheinig.	Erklärung bei NV	Bescheinig- ung bei NV						
	Andere Richtlinien Konformität mit TSI		Konformität mit NV							
Netz										

Die zweite NSB kann diesen Teil nur im Falle eines erheblichen Sicherheitsrisikos widerrufen. Nur Vorschriften der Gruppen B und C können geltend gemacht werden.
 Die zweite NSB kann weitere Informationen oder Prüfungen verlangen. Nur Vorschriften der Gruppen B und C können geltend gemacht werden.
 Keine Prüfung **IBG**

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

Abkürzung	Bedeutung
Abl. der EU	Amtsblatt der Europäischen Union
BBS	Benannte beauftragte Stelle
BS	Benannte Stelle
ERZF	Europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FHK	(Register der) Fahrzeughalterkennzeichnungen
GSM zur RB	Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung
IB	Infrastrukturbetreiber
IK	Interoperabilitätskomponenten
IR	Infrastrukturregister
IS	Für die Instandhaltung zuständige Stelle
MS	Mitgliedstaat(en)
NER	Nationales Einstellungsregister
NNTV	Notifizierte nationale technische Vorschriften
NSB	Nationale Sicherheitsbehörde
OPE-TSI	Traffic Operation and Management TSI — TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TSI	Technische Spezifikation(en) für die Interoperabilität
ZZS	Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung