

# EMPFEHLUNGEN

## EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 20. September 2011

**zum Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung bestehender Eisenbahnstrecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/622/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehenden Grundes:

Nach Abschnitt 7.3.4 des Anhangs zum Beschluss 2011/275/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems<sup>(1)</sup> können vorhandene Strecken, die nicht erneuert oder umgerüstet werden, für den Betrieb TSI-konformer Fahrzeuge geeignet sein, wenn die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft<sup>(2)</sup> erfüllt sind. In diesem Fall sollte der Infrastrukturbetreiber auf Freiwilligkeitsbasis in der Lage sein, das Infrastrukturregister gemäß Anhang D des

Beschlusses 2011/275/EU auszufüllen. Für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI, die in dem Beschluss 2011/275/EU festgelegt sind, sollte ein gemeinsames Verfahren empfohlen werden —

EMPFIEHLT:

Zum Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung bestehender ortsfester Einrichtungen mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist das im Anhang dargestellte Verfahren anzuwenden.

Brüssel, den 20. September 2011

*Für die Kommission*

Siiim KALLAS

*Vizepräsident*

<sup>(1)</sup> ABl. L 126 vom 14.5.2011, S. 53.

<sup>(2)</sup> ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

## ANHANG

**Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung bestehender Eisenbahnstrecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität****1. Einführung****1.1. Technischer Anwendungsbereich**

Dieses Verfahren betrifft die folgenden Teilsysteme des Eisenbahnsystems der Union:

- a) das strukturelle Teilsystem „Infrastruktur“ und
- b) das strukturelle Teilsystem „Energie“.

Diese Teilsysteme sind im Verzeichnis der Teilsysteme in Anhang II Nummer 1 der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführt.

**1.2. Geografischer Anwendungsbereich**

Der geografische Anwendungsbereich dieses Verfahrens ist das Eisenbahnsystem der Union gemäß der Festlegung durch die Richtlinie 2008/57/EG.

**1.3. Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieses Verfahrens gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „BI“ bezeichnet bestehende Infrastruktur (ortsfeste Einrichtungen), die vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2008/57/EG in Betrieb genommen wurden, oder Strecken, die nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2008/57/EG in Betrieb genommen wurden, ohne dem EG-Prüfverfahren unterzogen zu werden.
- b) „BI-Übereinstimmungsnachweis“ bezeichnet die Überprüfung, ob Eckwerte eines Teilsystems und/oder eines Elements einer bestehenden Strecke den Anforderungen der einschlägigen TSI entsprechen;
- c) „BI-Nachweiszertifikat“ bezeichnet das von einer unabhängigen Bewertungsinstanz aufgrund des BI-Übereinstimmungsnachweises ausgefertigte Dokument;
- d) „BI-Nachweiserklärung“ bezeichnet das von einem Antragsteller nach Erhalt des BI-Nachweiszertifikats ausgefertigte Dokument.

**2. Verfahren zum Nachweis der Übereinstimmung bestehender Strecken mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität****2.1. Zweck**

Nach dem Beschluss 2011/275/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems können vorhandene Strecken, die nicht erneuert oder umgerüstet werden, für den Betrieb TSI-konformer Fahrzeuge geeignet sein, wenn die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG erfüllt sind.

Daher kann das nachfolgend beschriebene Verfahren angewandt werden, um die Übereinstimmung bestehender ortsfester Einrichtungen mit den einschlägigen TSI ohne neue Inbetriebnahmegenehmigung nachzuweisen.

Das Verfahren ist nicht verbindlich, sondern kann auf Freiwilligkeitsbasis angewandt werden.

**2.2. Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI**

1. Das Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI ist das Verfahren für den BI-Übereinstimmungsnachweis, bei dem der Antragsteller die in den Nummern 2, 3, 5.2 und 5.4 festgelegten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf seine alleinige Verantwortung erklärt, dass das den Bestimmungen von Nummer 4 unterworfenen betreffende Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI genügt.

2. Der Antrag auf Erteilung eines BI-Übereinstimmungsnachweises für das Teilsystem ist vom Antragsteller bei einer unabhängigen Bewertungsinstanz seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muss Folgendes enthalten:

- a) Name und Anschrift des Antragstellers sowie, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Name und Anschrift;
  - b) die technischen Unterlagen.
3. Technische Unterlagen
  - 3.1. Der Antragsteller erstellt die technischen Unterlagen und stellt sie der in Nummer 4 genannten unabhängigen Bewertungsinstanz zur Verfügung. Die Unterlagen sollten es ermöglichen, den Umfang der Übereinstimmung des bestehenden Teilsystems mit den Eckwerten der einschlägigen TSI nachzuweisen.
  - 3.2. Die technischen Unterlagen enthalten, soweit anwendbar, folgende Elemente:
    - a) eine allgemeine Beschreibung des bestehenden Teilsystems,
    - b) die zur Erstellung des technischen Dossiers notwendigen Unterlagen,
    - c) eine Aufstellung der vollständig oder in Teilen angewandten harmonisierten Normen und/oder anderen einschlägigen technischen Spezifikationen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, und/oder gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG notifizierte nationale technische Spezifikationen sowie Beschreibungen der Lösungen, mit denen die Anforderungen der einschlägigen TSI erfüllt worden sind, soweit diese harmonisierten oder nationalen Normen nicht angewandt wurden. Bei teilweiser Anwendung harmonisierter oder nationaler Normen ist in den technischen Unterlagen anzugeben, welche Teile angewandt wurden,
    - d) Anwendungsbedingungen für das Teilsystem (Beschränkungen bzgl. Betriebszeiten oder Streckenabschnitten, Verschleißgrenzen usw.),
    - e) Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der Funktionsweise und Instandhaltung des Teilsystems erforderlich sind,
    - f) Instandhaltungsbedingungen und technische Unterlagen über die Instandhaltung des Teilsystems,
    - g) alle in der (den) einschlägigen TSI festgelegten technischen Anforderungen, die bei der Instandhaltung bzw. dem Betrieb des Teilsystems zu berücksichtigen sind,
    - h) sonstige zweckmäßige technische Nachweise, die belegen, dass vorangegangene Prüfungen und Tests von zuständigen Stellen unter vergleichbaren Bedingungen erfolgreich durchgeführt wurden.
  - 3.3. Der Antragsteller hält die technischen Unterlagen während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems für die nationalen Behörden bereit.
4. Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI.
  - 4.1. Die vom Antragsteller ausgewählte unabhängige Bewertungsinstanz berücksichtigt Belege über Untersuchungen, Kontrollen oder Prüfungen, die von anderen Stellen oder vom Antragsteller durchgeführt wurden.
  - 4.2. Die von der unabhängigen Bewertungsinstanz gesammelten Belege müssen geeignet und ausreichend sein, um nachzuweisen, in welchem Umfang die Anforderungen der einschlägigen TSI erfüllt werden und dass sämtliche erforderlichen und zweckmäßigen Prüfungen und Tests durchgeführt wurden.
  - 4.3. Erfüllt das bestehende Teilsystem die Anforderungen der einschlägigen TSI, so stellt die unabhängige Bewertungsinstanz ein BI-Nachweiszertifikat aus.
5. BI-Nachweiserklärung
  - 5.1. Der Antragsteller verfasst für das Teilsystem eine schriftliche BI-Nachweiserklärung und bewahrt sie während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems auf. Aus der BI-Nachweiserklärung muss hervorgehen, für welches Teilsystem sie ausgestellt wurde.

5.2. Die BI-Nachweiserklärung und die betreffenden Begleitunterlagen müssen gemäß Abschnitt 2.5 abgefasst sein.

5.3. Ein Exemplar der BI-Nachweiserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

#### 6. Technisches Dossier

6.1. Die unabhängige Bewertungsinstanz ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der BI-Nachweiserklärung beiliegen muss.

6.2. Das der BI-Nachweiserklärung beiliegende technische Dossier wird beim Antragsteller hinterlegt.

6.3. Der Antragsteller bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des technischen Dossiers auf. Es wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

### 2.3. Zu bewertende Merkmale

Die bei der Anwendung des Verfahrens für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI zu bewertenden Merkmale sind festgelegt in:

- Tabelle 1 für das Teilsystem „Infrastruktur“ des konventionellen Eisenbahnnetzes,
- Tabelle 2 für das Teilsystem „Energie“ des konventionellen Eisenbahnnetzes,
- Tabelle 3 für das Teilsystem „Infrastruktur“ des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems,
- Tabelle 4 für das Teilsystem „Energie“ des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Tabelle 1

#### **Bewertung des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen Eisenbahnnetzes für den BI-Übereinstimmungsnachweis**

Zu bewertende Merkmale (CR INF TSI)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren (CR INF TSI)
	1	2
Lichtraumprofil (4.2.4.1)	X	6.2.4.1
Gleisabstand (4.2.4.2)	X	6.2.4.2
Maximale Längsneigungen (4.2.4.3)	X	
Mindestbogenhalbmesser (4.2.4.4)	X	
Mindestausrundungshalbmesser (4.2.4.5)	X	
Regelspurweite (4.2.5.1)	X	
Überhöhung (4.2.5.2)	X	
Überhöhungsänderung (4.2.5.3)	X	
Überhöhungsfehlbetrag (4.2.5.4)	X	6.2.4.3
Äquivalente Konizität (4.2.5.5.1) — Auslegung	entfällt	
Äquivalente Konizität (4.2.5.5.2) — Betrieb	Offener Punkt	6.2.4.5
Schienenkopfprofil auf freier Strecke (4.2.5.6)	entfällt	
Schienenneigung (4.2.5.7)	X	
Gleissteifigkeit (4.2.5.8)	entfällt	
Verschlussvorrichtungen (4.2.6.1)	X	
Betriebsgeometrie von Weichen und Kreuzungen (4.2.6.2)	entfällt	

Zu bewertende Merkmale (CR INF TSI)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren (CR INF TSI)
	1	2
Maximal zulässige Herzstücklücke (4.2.6.3)	X	6.2.4.7
Gleislagestabilität gegenüber Vertikallasten (4.2.7.1)	X	6.2.5
Gleislagestabilität in Längsrichtung (4.2.7.2)	X	6.2.5
Gleislagestabilität in Querrichtung (4.2.7.3)	X	6.2.5
Stabilität neuer Brücken gegenüber Verkehrslasten (4.2.8.1)	entfällt	
Äquivalente vertikale Belastung neuer Erdbauwerke und sonstige Erddruckwirkungen (4.2.8.2)	entfällt	
Stabilität neuer Bauwerke über oder neben den Gleisen (4.2.8.3)	entfällt	
Stabilität vorhandener Brücken und Erdbauwerke gegenüber Verkehrslasten (4.2.8.4)	X	6.2.4.9
Bestimmung von Soforteingriffs-/Eingriffsschwellen und Auslösewerten (4.2.9.1)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für die Gleisverwindung (4.2.9.2)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für die Spurweite (4.2.9.3)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für die Überhöhung (4.2.9.4)	entfällt	
Bahnsteignutzlänge (4.2.10.1)	X	
Bahnsteigbreite und -kante (4.2.10.2)	X	
Bahnsteigende (4.2.10.3)	X	
Bahnsteighöhe (4.2.10.4)	X	
Bahnsteigversatz (4.2.10.5)	X	
Maximale Druckschwankungen in Tunneln (4.2.11.1)	X	6.2.4.6
Grenzwerte für Lärm und Erschütterungen sowie Minderungsmaßnahmen (4.2.11.2)	Offener Punkt	
Schutz vor Stromschlag (4.2.11.3)	siehe „ENE“	
Sicherheit in Eisenbahntunneln (4.2.11.4)	siehe „SRT“	
Einwirkungen von Seitenwind (4.2.11.5)	Offener Punkt	
Hektometertafeln (4.2.12.1)	X	
Zugtoilettenentleerung (4.2.13.2)	X	6.2.4.10
Außenreinigungsanlagen (4.2.13.3)	X	6.2.4.10
Wasserbefüllung (4.2.13.4)	X	6.2.4.10
Kraftstoffbetankung (4.2.13.5)	X	6.2.4.10
Ortsfeste Stromversorgung (4.2.13.6)	X	6.2.4.10

Tabelle 2

**Bewertung des Teilsystems „Energie“ des konventionellen Eisenbahnnetzes für den BI-Übereinstimmungsnachweis**

Zu bewertende Merkmale (CR ENE TSI)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren (CR ENE TSI)
	1	2
Spannung und Frequenz (4.2.3)	X	
Systemleistungsparameter (4.2.4)	X	6.2.4.1
Fortsetzung der Energieversorgung bei Störungen in Tunneln (4.2.5)	X	
Strombelastbarkeit, DC-Systeme, Züge im Stillstand (4.2.6)	X	
Nutzbremmung (4.2.7)	X	6.2.4.2
Koordination des elektrischen Schutzes (4.2.8)	X	6.2.4.3
Oberwellen und dynamische Effekte bei AC-Systemen — (4.2.9)	X	6.2.4.4
Geometrie der Oberleitung: Fahrdrathöhe (4.2.13.1)	X	
Geometrie der Oberleitung: Schwankungen der Fahrdrathöhe (4.2.13.2)	X	
Geometrie der Oberleitung: Horizontale Auslenkung (4.2.13.3)	X	
Lichtraum der Stromabnehmer (4.2.14)	X	
Mittlere Kontaktkraft (4.2.15)	X	
Dynamisches Verhalten und Stromabnahmequalität (4.2.16)	X	6.1.4.1, 6.2.4.5
Stromabnehmerabstand (4.2.17)	X	
Fahrdrachtwerkstoff (4.2.18)	X	
Phasentrennstrecken (4.2.19)	X	
Systemtrennstrecken (4.2.20)	X	
Betriebsführung der Energieversorgung bei Gefahr (4.4.2.3)	X	
Instandhaltungsvorschriften (4.5)	X	6.2.4.6
Schutz vor Stromschlag (4.7.2, 4.7.3, 4.7.4)	X	

Tabelle 3

**Bewertung des Teilsystems „Infrastruktur“ des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den BI-Übereinstimmungsnachweis**

Zu bewertende Merkmale (HS INF TSI)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren (HS INF TSI)
	1	2
Regelspurweite (4.2.2)	X	
Mindestlichtraum (4.2.3)	X	6.2.6.1
Gleisabstand (4.2.4)	X	
Maximale Längsneigungen (4.2.5)	X	

Zu bewertende Merkmale (HS INF TSI)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren (HS INF TSI)
	1	2
Mindestgleisbogenhalbmesser (4.2.6)	X	
Überhöhung (4.2.7)	X	
Überhöhungsfehlbetrag (4.2.8)	X	
Äquivalente Konizität (Auslegungswert) (4.2.9.2)	entfällt	
Mindestwert für die mittlere Spurweite (4.2.9.3.1)	entfällt	
Gleislagequalität und Grenzwerte für Einzelfehler (4.2.10)	entfällt	
Schienenneigung (4.2.11)	X	6.2.6.4
Verschlussvorrichtungen (4.2.12.1)	X	
Verwendung beweglicher Herzstückspitzen (4.2.12.2)	X	
Geometrische Merkmale (4.2.12.3)	entfällt	
Gleislagestabilität (4.2.13)	X	
Verkehrslasten auf Bauwerke (4.2.14)	X	
Gesamtsteifigkeit des Gleises (4.2.15)	Offener Punkt	6.2.6.3
Maximale Druckschwankungen in Tunneln (4.2.16)	X	6.2.6.5
Einwirkungen von Seitenwind (4.2.17)	X	
Elektrische Kenndaten (4.2.18)	X	
Lärm und Erschütterungen (4.2.19)	entfällt	
Zugang zu Bahnsteigen (4.2.20.1)	X	
Bahnsteignutzlänge (4.2.20.2)	X	
Bahnsteighöhe und Bahnsteigkantenabstand von der Gleismitte (4.2.20.4-5)	X	
Trassierung entlang von Bahnsteigen (4.2.20.6)	X	
Schutz vor Stromschlag auf Bahnsteigen (4.2.20.7)	siehe „HS ENE“	
Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität (4.2.20.8)	siehe „PRM“	
Brandschutz und Sicherheit in Eisenbahntunneln (4.2.21)	siehe „SRT“	
Zugang zu bzw. Eindringen in Streckenanlagen (4.2.22)	X	
Seitenräume für Fahrgäste im Fall der Evakuierung eines Zuges auf freier Strecke (4.2.23)	X	
Länge des Abstellgleises (4.2.25.1)	X	
Längsneigung des Abstellgleises (4.2.25.2)	X	
Gleisbogenhalbmesser (4.2.25.3)	X	
Ortsfeste Anlagen zur Wartung von Zügen (4.2.26)	X	

Tabelle 4

**Bewertung des Teilsystems „Energie“ des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den BI-Übereinstimmungsnachweis**

Zu bewertende Merkmale (HS ENE TSI)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren (HS ENE TSI)
	1	2
Spannung und Frequenz (4.2.2)	X	
Systemleistung und installierte Leistung (4.2.3)	X	
Nutzbremmung (4.2.4)	X	
Fortsetzung der Energieversorgung (4.2.7)	entfällt	
Oberleitung — Gesamtauslegung, Geometrie (4.2.9)	X	
Übereinstimmung der Oberleitungsanlage mit dem Lichtraumprofil der Infrastruktur (4.2.10)	X	
Fahrdrabtwerkstoff (4.2.11)	X	
Fahrdrabt-Wellenausbreitungsgeschwindigkeit (4.2.12)	entfällt	
Statische Kontaktkraft (4.2.14)	entfällt	
Mittlere Kontaktkraft (4.2.15)	X	
Stromabnahmequalität bei mittlerer Kontaktkraft (4.2.16)	X	4.2.16.2.1, 4.2.16.2.3
Vertikale Bewegung des Kontaktpunkts (4.2.17)	X	
Strombelastbarkeit der Oberleitung (4.2.18)	X	
Strom im Stillstand (4.2.20)	X	
Phasentrennstrecken (4.2.21)	X	
Systemtrennstrecken (4.2.22)	X	
Koordination des elektrischen Schutzes (4.2.23)	X	
Oberwellen und dynamische Effekte (4.2.25)	entfällt	
Energieversorgung bei Gefahr (4.4.1)	X	
Instandhaltung — Zuständigkeiten des Herstellers (4.5.1)	entfällt	
Instandhaltung — Zuständigkeiten des Infrastrukturbetreibers (4.5.2)	entfällt	
Schutz vor Stromschlag ( 4.7.1, 4.7.2, 4.7.3)	X	

2.4. Anforderungen an die unabhängige Bewertungsinstanz

1. Eine vom Antragsteller gewählte unabhängige Bewertungsinstanz erbringt den BI-Übereinstimmungsnachweis für die bestehenden Strecken. Eine unabhängige Bewertungsinstanz kann eine externe Einrichtung oder eine interne Stelle des Infrastrukturbetreibers sein.
  
2. Die unabhängige Bewertungsinstanz verfügt in Bezug auf Eisenbahninfrastruktur über
  - a) eine ordnungsgemäße Fachausbildung,
  - b) befriedigende Kenntnisse der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Bewertungen und eine ausreichende praktische Erfahrung mit solchen Kontrollen sowie
  - c) die Befähigung zum Ausfertigen von BI-Nachweiserklärungen und technischen Unterlagen, die die offiziellen Akten zu den durchgeführten Bewertungen bilden.

3. Unabhängige Bewertungsinstanzen genügen als interne Stelle des Infrastrukturbetreibers folgenden Anforderungen:

- a) die Bewertungsinstanz und ihre Mitarbeiter müssen organisatorisch abgrenzbar sein und über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit sicherstellen;
- b) weder die Bewertungsinstanz noch ihre Mitarbeiter sind für den Betrieb oder die Instandhaltung der von ihnen bewerteten Produkte verantwortlich, und sie gehen keiner Tätigkeit nach, die die Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben beeinträchtigen könnten;
- c) die Bewertungsinstanz erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehört.

#### 2.5. Nachweiseklärung

1. Die BI-Nachweiseklärung und ihre Begleitunterlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.
  2. Diese Erklärung ist in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefasst und enthält folgende Angaben:
    - a) Verweise auf das Verfahren zum Nachweis der Übereinstimmung bestehender Strecken mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
    - b) Name und Anschrift des Antragstellers oder seines in der EU ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Falle eines Bevollmächtigten auch Firma des Antragstellers),
    - c) eine kurze Beschreibung des Teilsystems,
    - d) Name und Anschrift der unabhängigen Bewertungsinstanz, die den BI-Übereinstimmungsnachweis geführt hat,
    - e) Verweise auf die im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen,
    - f) alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen,
    - g) Gültigkeitsdauer der BI-Nachweiseklärung, sofern diese befristet ist,
    - h) Identität des Unterzeichners.
-