

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/6 DER KOMMISSION****vom 5. Januar 2017****über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 47 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel des europäischen Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) ist es, schrittweise dafür zu sorgen, dass die in Nummer 1.1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission <sup>(2)</sup> genannten Fahrzeuge, die mit ERTMS ausgerüstet sind, eine zunehmende Zahl von Strecken, Häfen, Terminals und Rangieranlagen befahren können, ohne neben dem ERTMS noch zusätzlich Systeme der Klasse B zu benötigen. Der europäische ERTMS-Bereitstellungsplan gemäß dem Beschluss 2012/88/EU der Kommission <sup>(3)</sup> sollte angepasst werden, um dem Stand der ERTMS-Einführung in den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen und ihn mit den Anforderungen von Artikel 39 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sowie mit der Definition der Kernnetzkorridore nach Artikel 2 Nummer 14 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> in Einklang zu bringen. Dieser Plan in Verbindung mit dem nationalen Umsetzungsplan gemäß Nummer 7.4.4 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 sollte ein ausreichendes Maß an Sichtbarkeit für die Fahrzeugeigentümer schaffen und ihnen dadurch eine angemessene Geschäftsplanung ermöglichen.
- (2) Ein Bereitstellungsplan für die Kernnetzkorridore sollte Bahnhöfe, Knotenpunkte, Zugänge zu den wichtigsten See- und Binnenhäfen sowie Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals und die Infrastrukturkomponenten gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 einschließen, da sie für die Interoperabilität des europäischen Schienennetzes von zentraler Bedeutung sind.
- (3) Die vollständige Erfüllung der Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/919 ist eine entscheidende Voraussetzung für die ERTMS-Einführung. Die Mitgliedstaaten haben dieses Ziel noch nicht erreicht, vor allem weil sie nationale oder projektspezifische Lösungen umgesetzt haben.
- (4) Bei der Installation neuer streckenseitiger ERTMS-Ausrüstungen sollten die Mitgliedstaaten die neuesten Spezifikationen nach Anhang A der Verordnung (EU) 2016/919 verwenden, in der Fehler und Fehlinterpretationen der vorangegangenen Baseline korrigiert wurden. Die Spezifikationen führen außerdem zu einfacheren technischen Lösungen und gewährleisten die Kompatibilität mit den Bordgeräten der Baseline 3.
- (5) Die Bestimmungen über die streckenseitige Implementierung ergänzen die fahrzeugseitigen Umsetzungsregeln in der Verordnung (EU) 2016/919, weshalb der europäische ERTMS-Bereitstellungsplan mit den in jener Verordnung enthaltenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ in Einklang gebracht werden muss.
- (6) Die ERTMS-Einführung auf grenzüberschreitenden Abschnitten kann technisch sehr anspruchsvoll sein und sollte deshalb ein vorrangiger Handlungsbereich der Union sowie der betroffenen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber sein. Schienengüterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> könnten ebenfalls eine wichtige Rolle bei der ERTMS-Einführung auf grenzüberschreitenden Abschnitten spielen, insbesondere durch die Umsetzung abgestimmter Lösungen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (AbI. L 158 vom 15.6.2016, S. 1).

<sup>(3)</sup> Beschluss 2012/88/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (AbI. L 51 vom 23.2.2012, S. 1).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (AbI. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (AbI. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

- (7) Da die Synchronisierung der grenzüberschreitenden ERTMS-Einführung ein wichtiges Element für die Geschäftsmodelle der Eisenbahnunternehmen darstellt, sollten die betroffenen Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung unterzeichnen, die eine Koordinierung der Einführungsstermine und technischen Lösungen garantiert. Bei Uneinigkeit kann die Kommission durch die Suche nach Lösungen Unterstützung leisten.
- (8) Um die Fortschritte bei der ERTMS-Einführung in den Kernnetzkorridoren zu verfolgen, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission durch das TENtec-System und das Europäische Register der Infrastrukturen die zeitgerechte Ausrüstung ihrer jeweiligen Abschnitte mitteilen. Auf Antrag der Mitgliedstaaten und nur in Ausnahmefällen kann eine Verschiebung der entsprechenden Termine genehmigt werden.
- (9) Die Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 könnte sich auf die Ausrichtung der Kernnetzkorridore auswirken. Die vorliegende Verordnung sollte entsprechend angepasst werden. In ihr werden die Termine für die Fertigstellung der Korridorabschnitte festgelegt, auf denen das ERTMS spätestens bis 2023 in Betrieb genommen werden kann. Alle Termine nach 2023 werden bis zum 31. Dezember 2023 mit Blick auf den in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Zeithorizont einer Überprüfung unterzogen, um einen realistischen Umsetzungszeitplan zu erhalten und Möglichkeiten für frühere Fertigstellungstermine zu ermitteln.
- (10) Ab dem Tag des Beginns der Anwendung dieser Verordnung, die ein Durchführungsrechtsakt im Sinne von Artikel 13 der Verordnung (EU) 2016/919 ist, finden die Nummern 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 und 7.3.5 von Anhang III des Beschlusses 2012/88/EU keine Anwendung mehr. Nummer 7.3.2.3 sollte hingegen nicht unter diese Verordnung fallen, da sie über den Geltungsbereich ihrer Rechtsgrundlage hinausgeht. Anhang III Nummer 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU sollte deshalb weiterhin gelten, bis ein weiterer Durchführungsrechtsakt erlassen wurde.
- (11) Die Infrastrukturbetreiber sollten Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken, die sich in den unter diese Verordnung fallenden Kernnetzkorridoren befinden und auf die vor dem jeweiligen in Anhang I genannten Termin eine der Bedingungen gemäß Anhang III Nummer 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU zutrifft, entsprechend jener Bestimmung streckenseitig mit ERTMS ausrüsten.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 52 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

### **Gegenstand und Anwendungsbereich**

1. In dieser Verordnung wird der Zeitplan für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in den in Anhang I aufgeführten Kernnetzkorridoren festgelegt.
2. Die fahrzeugseitige ERTMS-Ausrüstung gemäß Anhang III Nummer 7.3.3 des Beschlusses 2012/88/EU fällt nicht unter diese Verordnung.

#### *Artikel 2*

### **ETCS-spezifische Umsetzungsregeln für streckenseitige Einrichtungen**

1. Die Infrastrukturbetreiber rüsten die Kernnetzkorridore mit ERTMS aus und nehmen ERTMS in diesen Korridoren spätestens zu den in Anhang I genannten Terminen in Betrieb, einschließlich in Bahnhöfen und Knotenpunkten. Die Eisenbahnverbindungen zu den in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 genannten Orten und Einrichtungen sowie zu den Infrastrukturkomponenten, die in Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt sind und sich in den Kernnetzkorridoren befinden, werden zu dem für den betreffenden Kernnetzkorridorabschnitt geltenden Termin ausgerüstet und in Betrieb genommen.

Die Einführung erfolgt im Einklang mit Artikel 1 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 39 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

2. Ein Kernnetzkorridor gilt als mit ERTMS ausgerüstet, wenn das ERTMS gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> oder Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> zur Inbetriebnahme zugelassen wurde und Personen- und Güterverkehr in beiden Richtungen möglich ist, insbesondere im Fall von Bauarbeiten oder Störungen und — soweit für den Betrieb von Fahrzeugen, die nur mit ERTMS ausgerüstet sind, erforderlich — auch auf Gleisanschlüssen.
3. Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich gemeinsam, auf grenzüberschreitenden Abschnitten ERTMS gleichzeitig und auf technisch kohärente Weise zu installieren und in Betrieb zu nehmen. Die Infrastrukturbetreiber unterzeichnen für jeden grenzüberschreitenden Abschnitt nach Konsultation der betroffenen Eisenbahnunternehmen eine Vereinbarung über die technischen und betrieblichen Aspekte der Einführung. Die Infrastrukturbetreiber schließen solche Vereinbarungen spätestens ein Jahr vor dem für den betreffenden grenzüberschreitenden Abschnitt geltenden ersten Einföhrungstermin. Diese Vereinbarungen enthalten Übergangsbestimmungen, um den Erfordernissen des grenzüberschreitenden Betriebs der Eisenbahnunternehmen Rechnung zu tragen. Bei Uneinigkeit treten die betreffenden Mitgliedstaaten in einen aktiven Dialog, um eine gemeinsame konvergente Lösung zu finden. Sie können die Kommission dabei um Unterstützung ersuchen. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über solche Vereinbarungen spätestens einen Monat nach deren Abschluss.
4. Falls die in Vereinbarungen festgelegten Termine für die Fertigstellung von Projekten, die von der Union kofinanziert werden, vor den in Anhang I genannten Zeitpunkten liegen, so haben diese Termine Vorrang.
5. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die bestehenden Klasse-B-Systeme gemäß Nummer 2.2 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 beizubehalten. Die Infrastrukturbetreiber gewähren jedoch ab den in Anhang I genannten Terminen den in Nummer 1.1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 genannten Fahrzeugen, die mit einer mit der streckenseitigen Ausrüstung kompatiblen ERTMS-Version ausgerüstet sind, Zugang zu diesen Strecken sowie zu den Infrastrukturkomponenten gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ohne dass diese Fahrzeuge mit Klasse-B-Systemen ausgerüstet sein müssen.

### Artikel 3

#### Notifizierung

1. Sobald das ERTMS auf dem Abschnitt eines Kernnetzkorridors in Betrieb genommen wurde, teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission dies binnen eines Monats unter Verwendung der nach Artikel 49 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 und Artikel 5 Absatz 1 des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission <sup>(3)</sup> eingerichteten Systeme mit.
2. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission über jede Verzögerung der ERTMS-Inbetriebnahme auf auszurüstenden Korridorabschnitten des Kernnetzes in Kenntnis. Die Infrastrukturbetreiber unterrichten die Mitgliedstaaten über solche Verzögerungen entsprechend.
3. Bei der Mitteilung von Verzögerungen nach Absatz 2 übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission ein Dossier, das eine technische Beschreibung des Projekts enthält und in dem ein neuer Termin für die ERTMS-Inbetriebnahme angegeben ist. Das Dossier enthält die Gründe für die Verzögerung sowie Angaben zu den vom Infrastrukturbetreiber ergriffenen Abhilfemaßnahmen.
4. Sofern die Verzögerung auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist, kann die Kommission einen Aufschub des jeweiligen Termins um bis zu drei Jahre akzeptieren. Wird der Terminaufschub genehmigt, so nimmt der Mitgliedstaat innerhalb eines Monats nach der Genehmigung die erforderlichen Änderungen an seinem nationalen Umsetzungsplan gemäß Nummer 7.4.4 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 vor.

Außergewöhnliche Umstände im Sinne des ersten Unterabsatzes sind Umstände, die sich im Rahmen der Planungsphase ergeben und mit spezifischen geologischen Gegebenheiten, dem Umwelt- oder Artenschutz, archäologischen Funden, Genehmigungsverfahren oder der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> in Zusammenhang stehen, oder Umstände, die sich im Rahmen der Bau- und Genehmigungsphase ergeben und sich dem Einfluss des Projektträgers entziehen und nicht in die Kategorie der üblichen Risiken fallen, die bei dieser Art von Projekten auf der Ebene des Projektmanagements berücksichtigt werden müssen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

<sup>(2)</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

<sup>(3)</sup> Durchführungsbeschluss 2014/880/EU der Kommission vom 26. November 2014 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU der Kommission (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 489).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 124 vom 25.4.2014, S. 1).

5. Werden die ERTMS-Spezifikationen in der Verordnung (EU) 2016/919 durch einen Rechtsakt in einer Weise geändert, die der Kompatibilität zuwiderläuft, so übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission ohne unverhältnismäßige Verzögerung, spätestens jedoch zum Zeitpunkt der förmlichen Stellungnahme des in Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Ausschusses, eine Analyse der sich aus der Anwendung der geänderten Rechtsgrundlage ergebenden Auswirkungen auf ihr Netz und die ERTMS-Planung. Falls nachgewiesen werden kann, dass die Änderungen sich unmittelbar auf die Kosten oder den Zeitplan bestimmter Umsetzungen auswirken, so wird Anhang I entsprechend angepasst.

#### Artikel 4

### Überprüfung

Die Kommission führt spätestens zum 31. Dezember 2023 im Benehmen mit den Mitgliedstaaten und mit Unterstützung des Europäischen ERTMS-Koordinators gemäß Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 eine Überprüfung der Termine durch, die nach dem 1. Januar 2024 liegen und in Anhang I der vorliegenden Verordnung festgelegt sind.

#### Artikel 5

### Bezugnahmen

Bezugnahmen auf Anhang III des Beschlusses 2012/88/EU gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung nach der Entsprechungstabelle in Anhang II.

#### Artikel 6

### Inkrafttreten

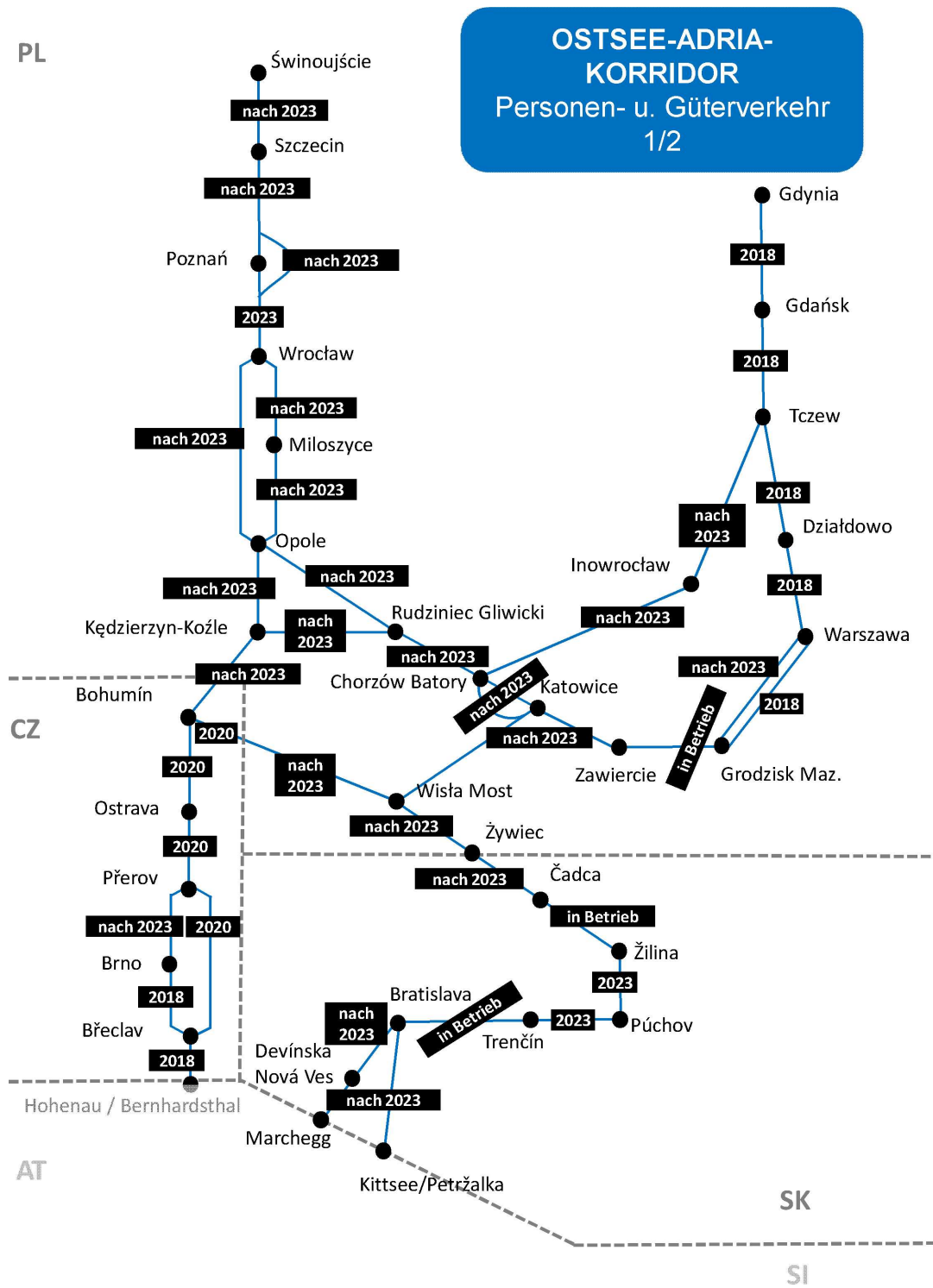
Diese Verordnung tritt am 26. Januar 2017 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. Januar 2017

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

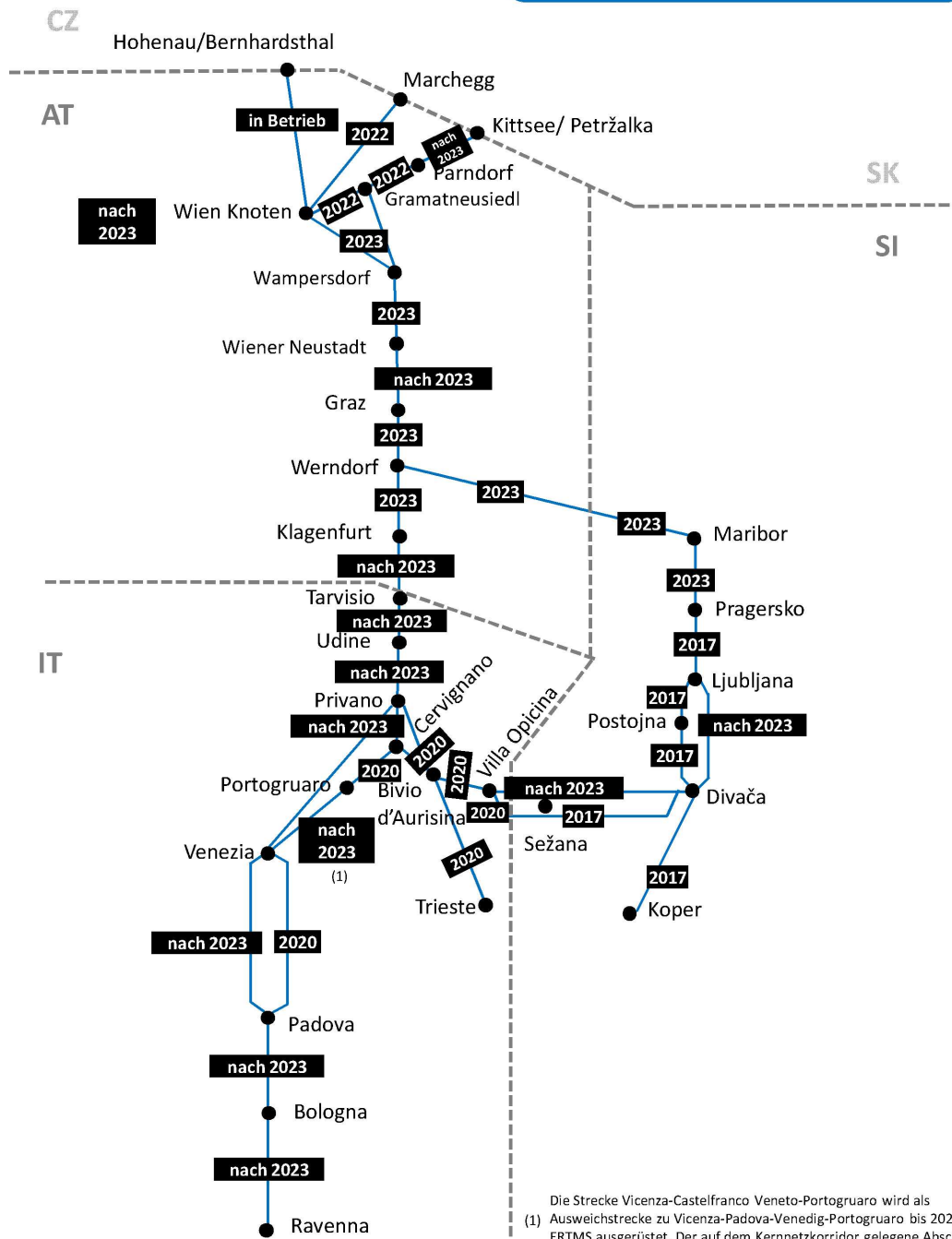
ANHANG I



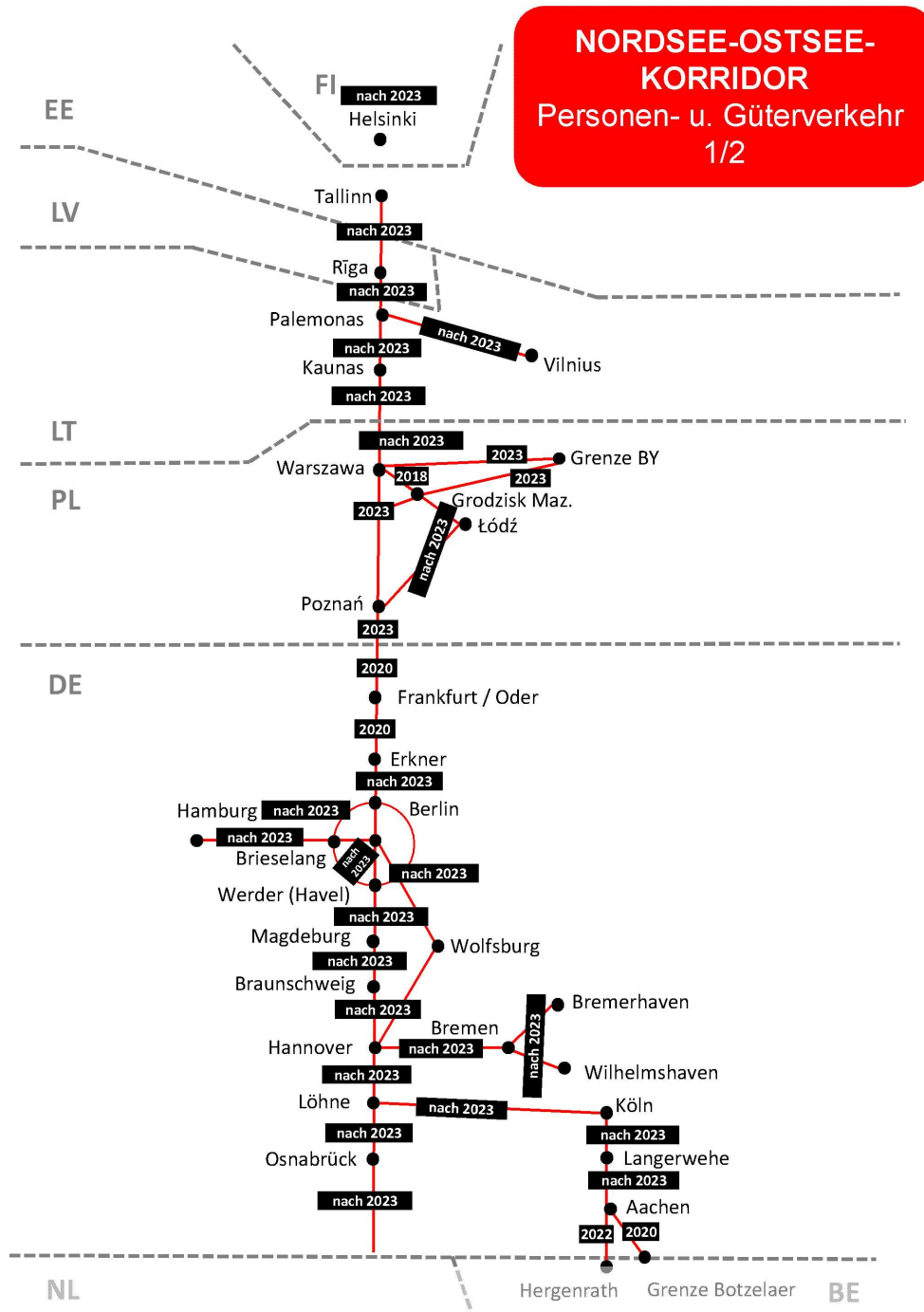
# OSTSEE-ADRIA-KORRIDOR

## Personen- u. Güterverkehr

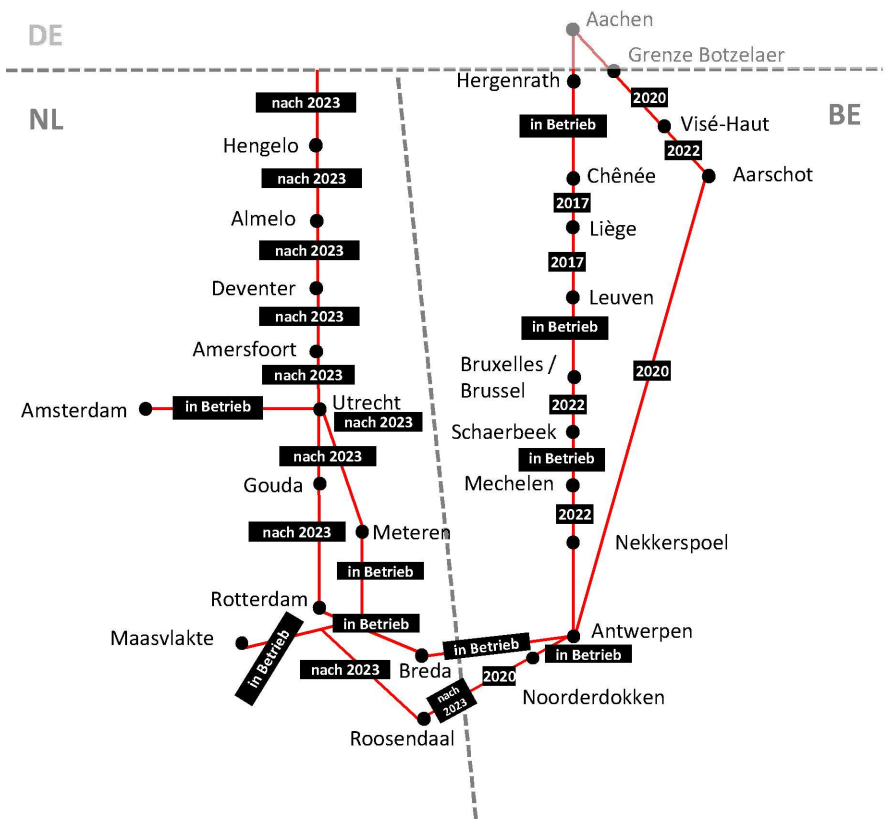
### 2/2



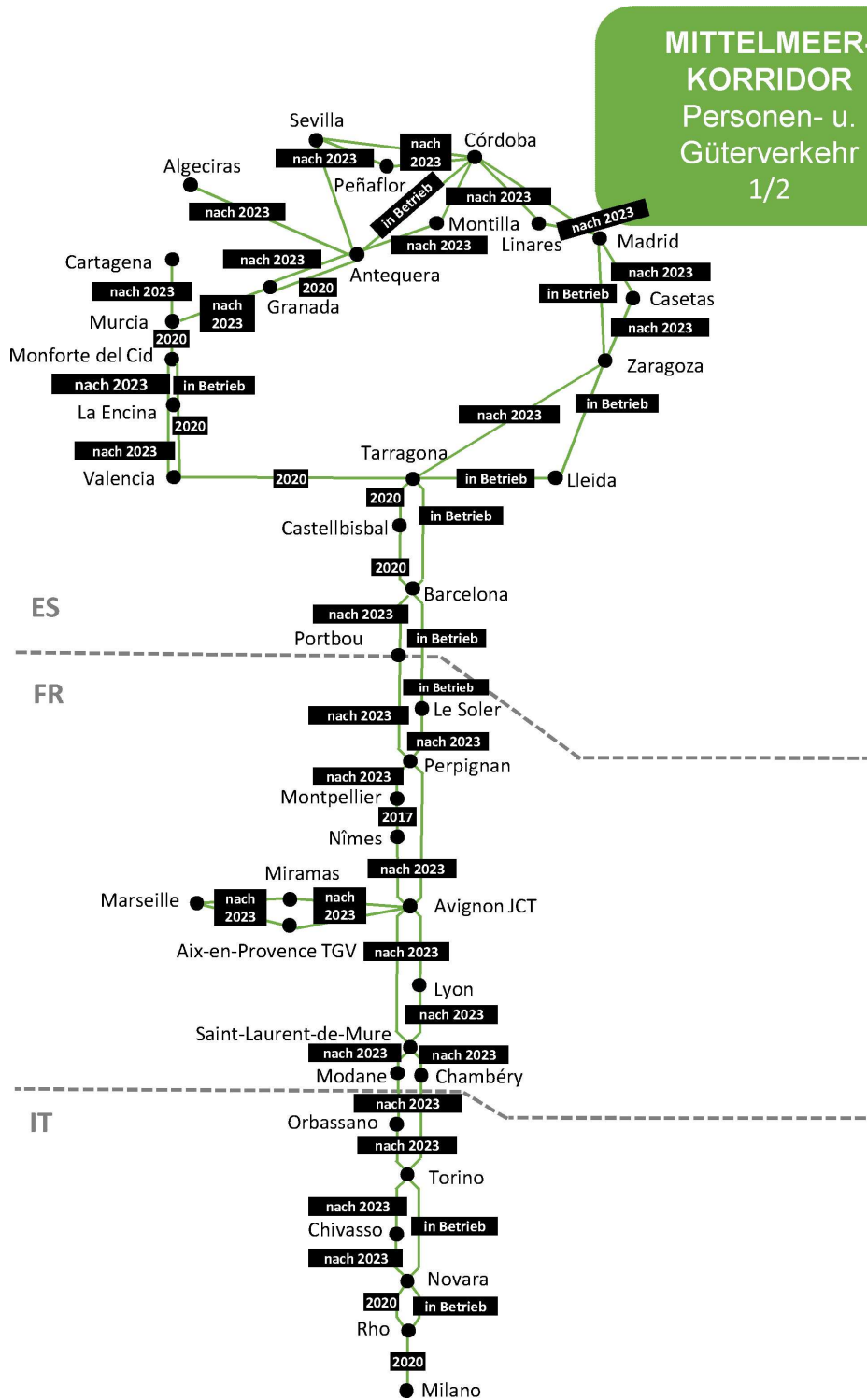
Die Strecke Vicenza-Castelfranco Veneto-Portogruaro wird als  
 (1) Ausweichtrecke zu Vicenza-Padova-Venedig-Portogruaro bis 2020 mit ERTMS ausgerüstet. Der auf dem Kernnetzkorridor gelegene Abschnitt Venedig-Portogruaro wird später als 2023, aber noch vor 2030 ausgerüstet.



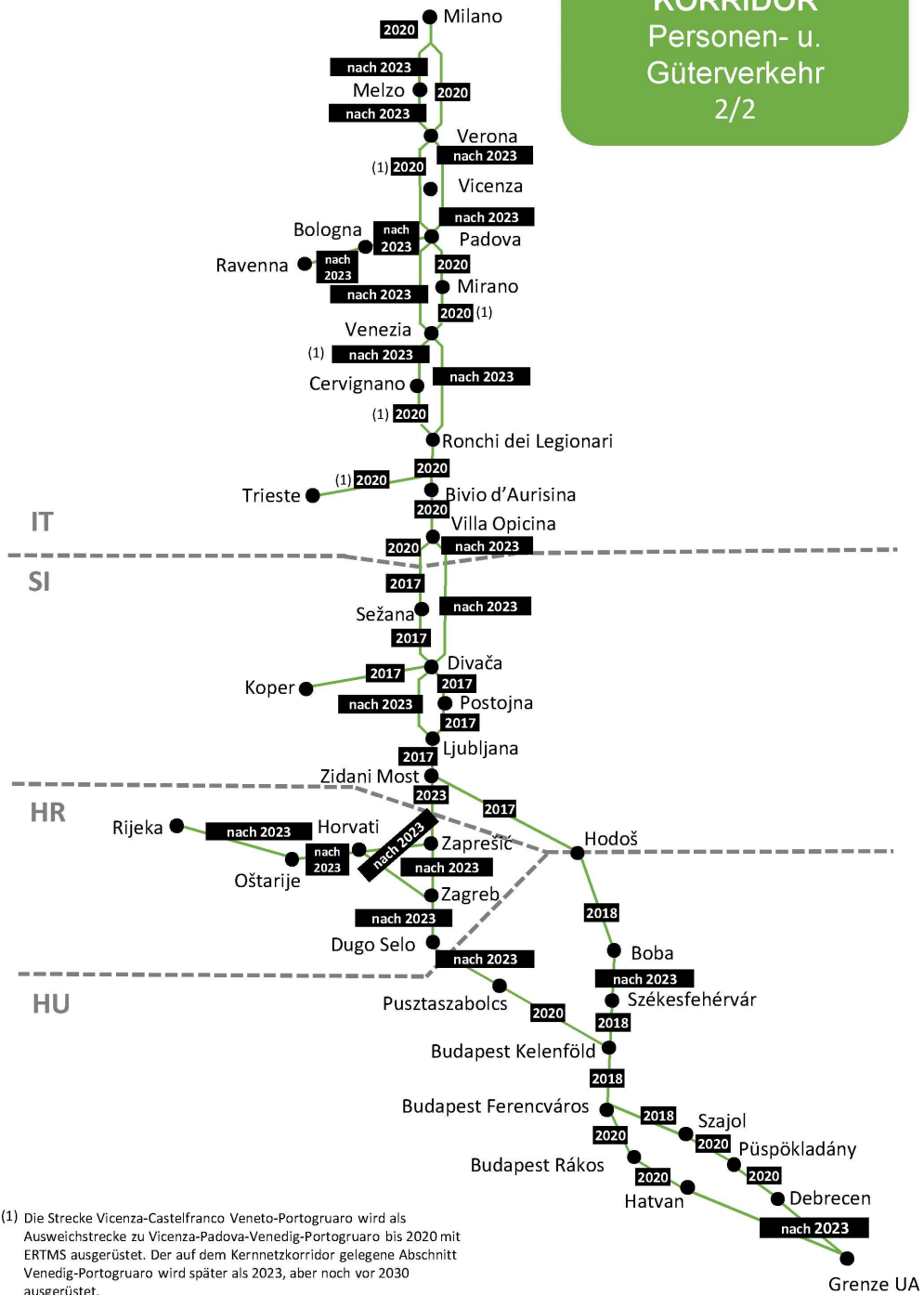
**NORDSEE-OSTSEE-KORRIDOR**  
Personen- u. Güterverkehr  
2/2







**MITTELMEER-KORRIDOR**  
 Personen- u.  
 Güterverkehr  
 2/2

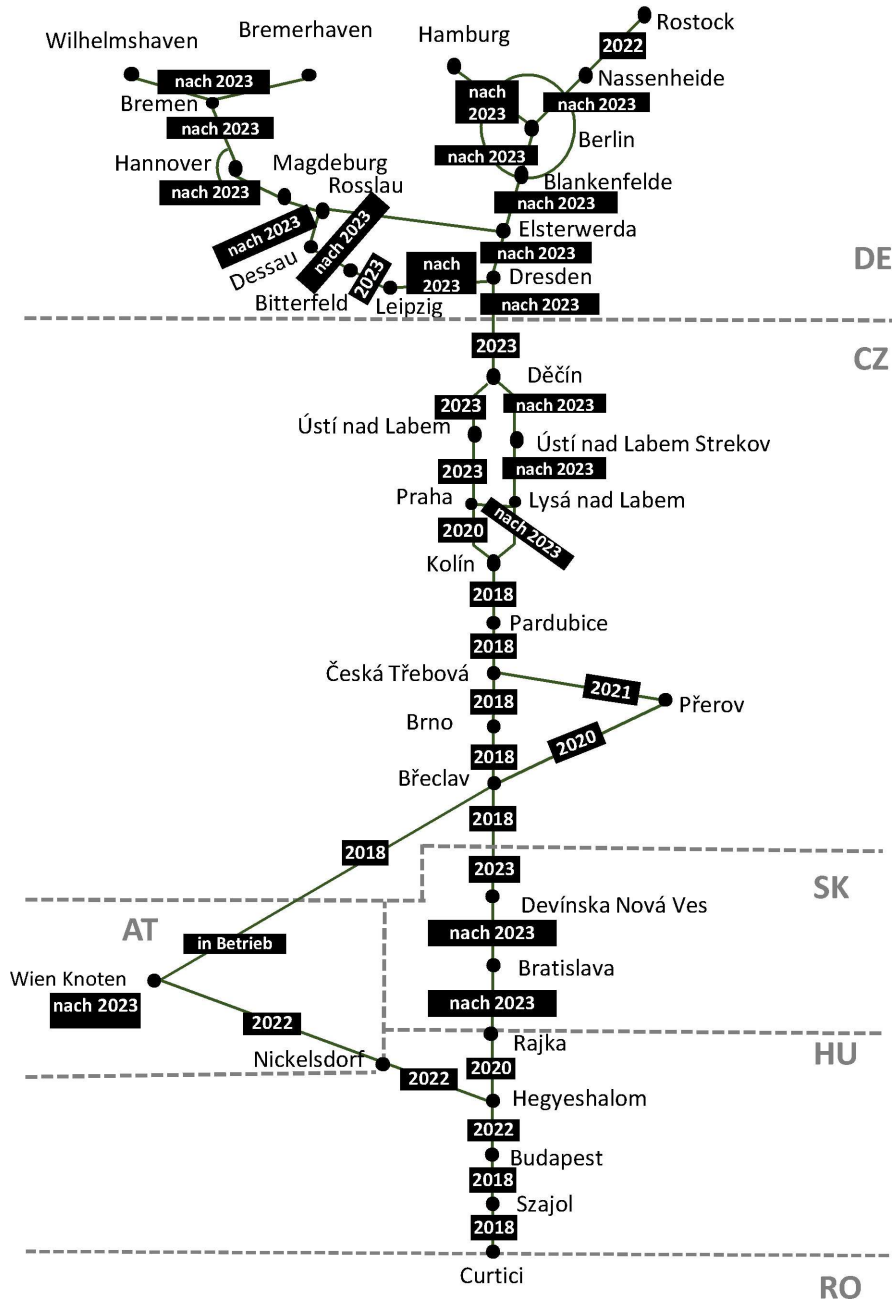


(1) Die Strecke Vicenza-Castelfranco Veneto-Portogruaro wird als Ausweichstrecke zu Vicenza-Padova-Venedig-Portogruaro bis 2020 mit ERTMS ausgerüstet. Der auf dem Kernnetzkorridor gelegene Abschnitt Venedig-Portogruaro wird später als 2023, aber noch vor 2030 ausgerüstet.

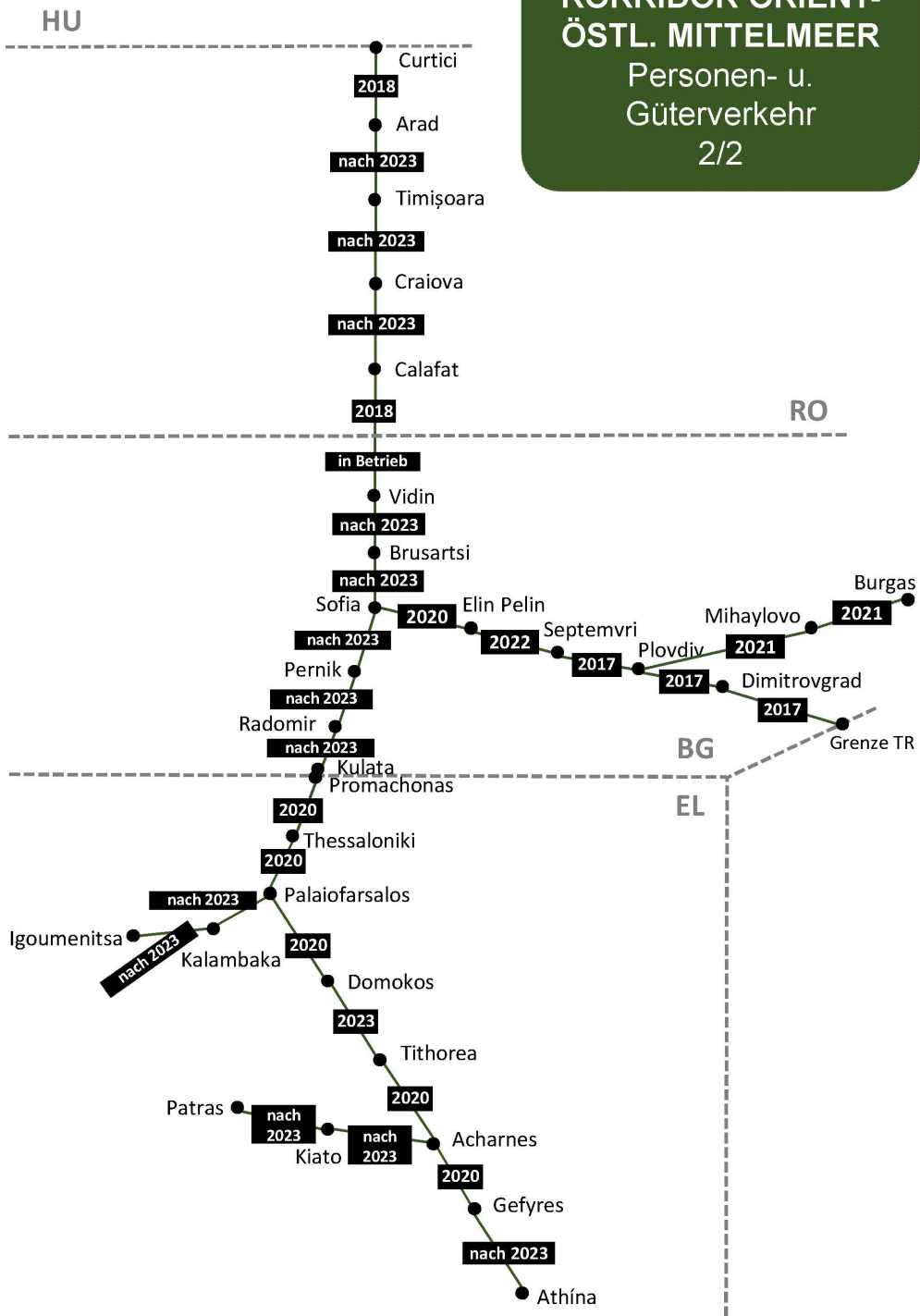
# KORRIDOR ORIENT-ÖSTL. MITTELMEER

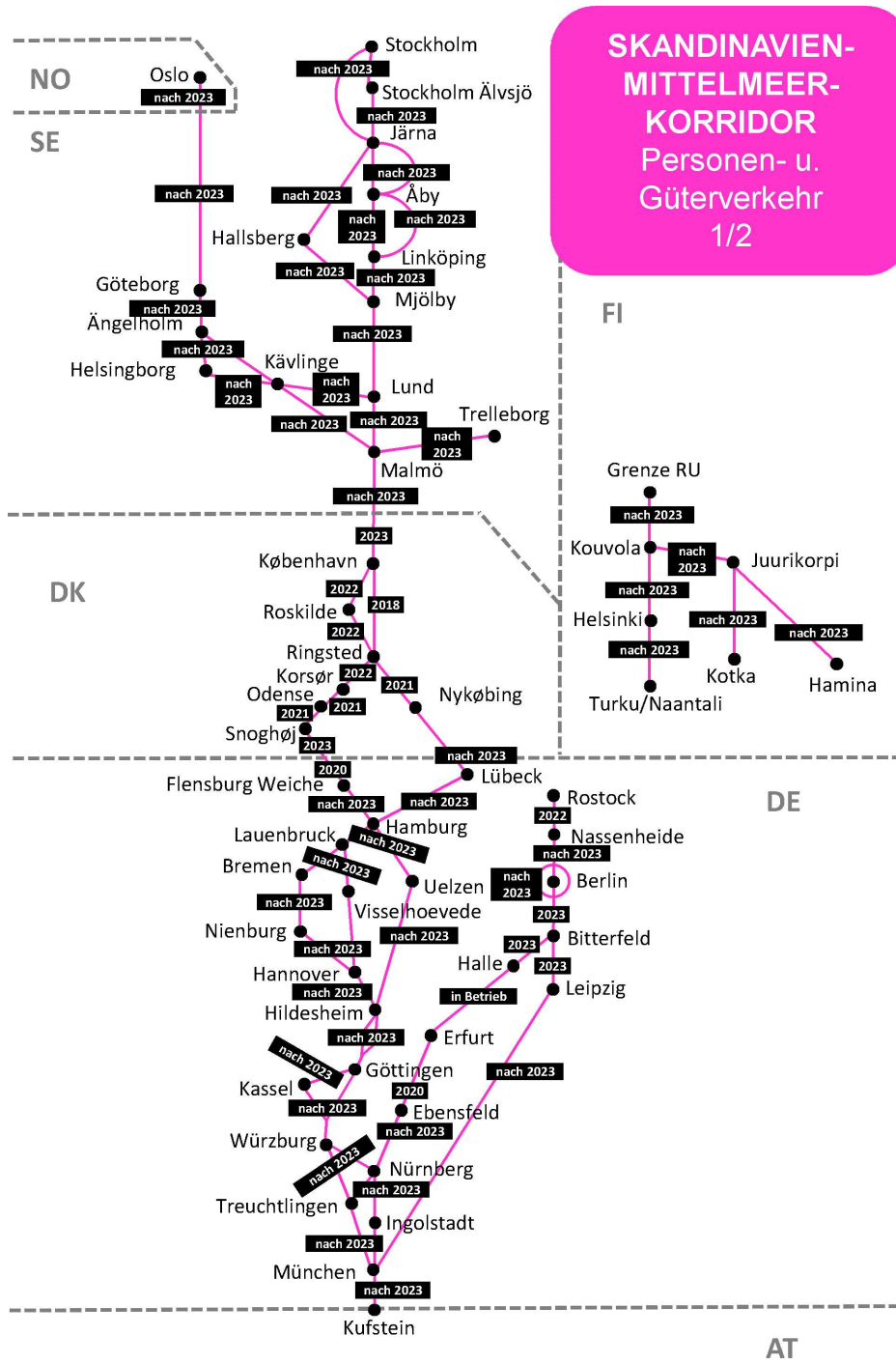
## Personen- u. Güterverkehr

### 1/2

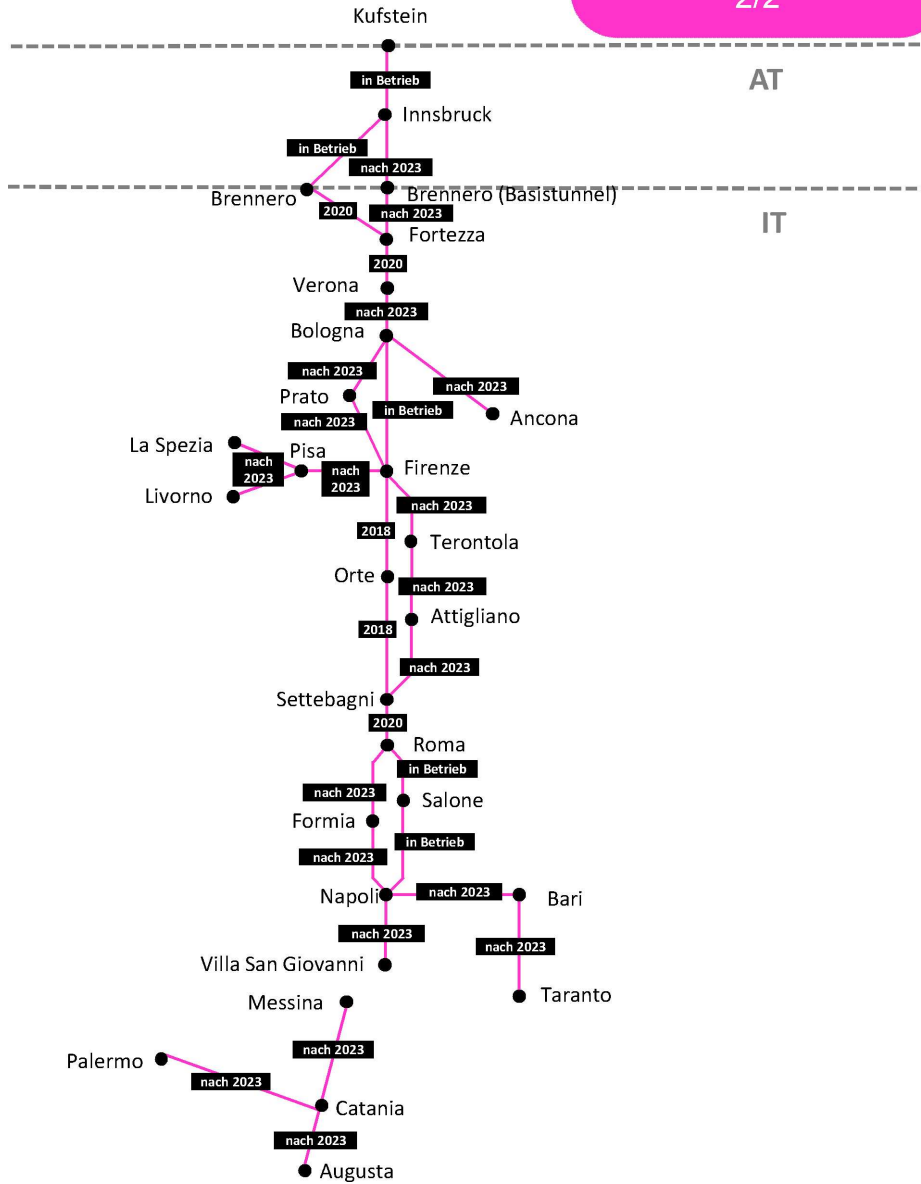


**KORRIDOR ORIENT-  
ÖSTL. MITTELMEER**  
Personen- u.  
Güterverkehr  
2/2

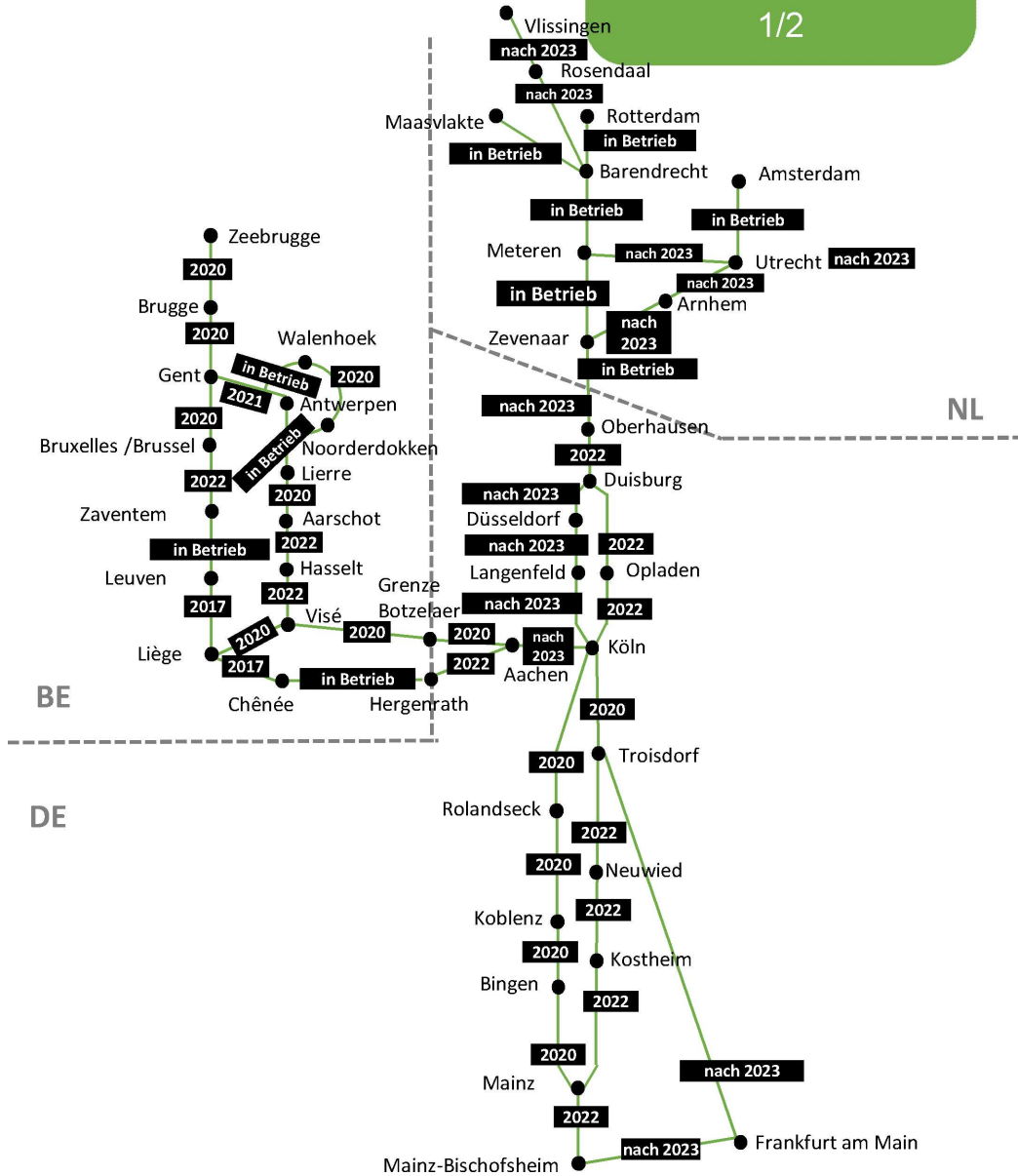




**SKANDINAVIEN-  
MITTELMEER-  
KORRIDOR**  
Personen- u.  
Güterverkehr  
2/2



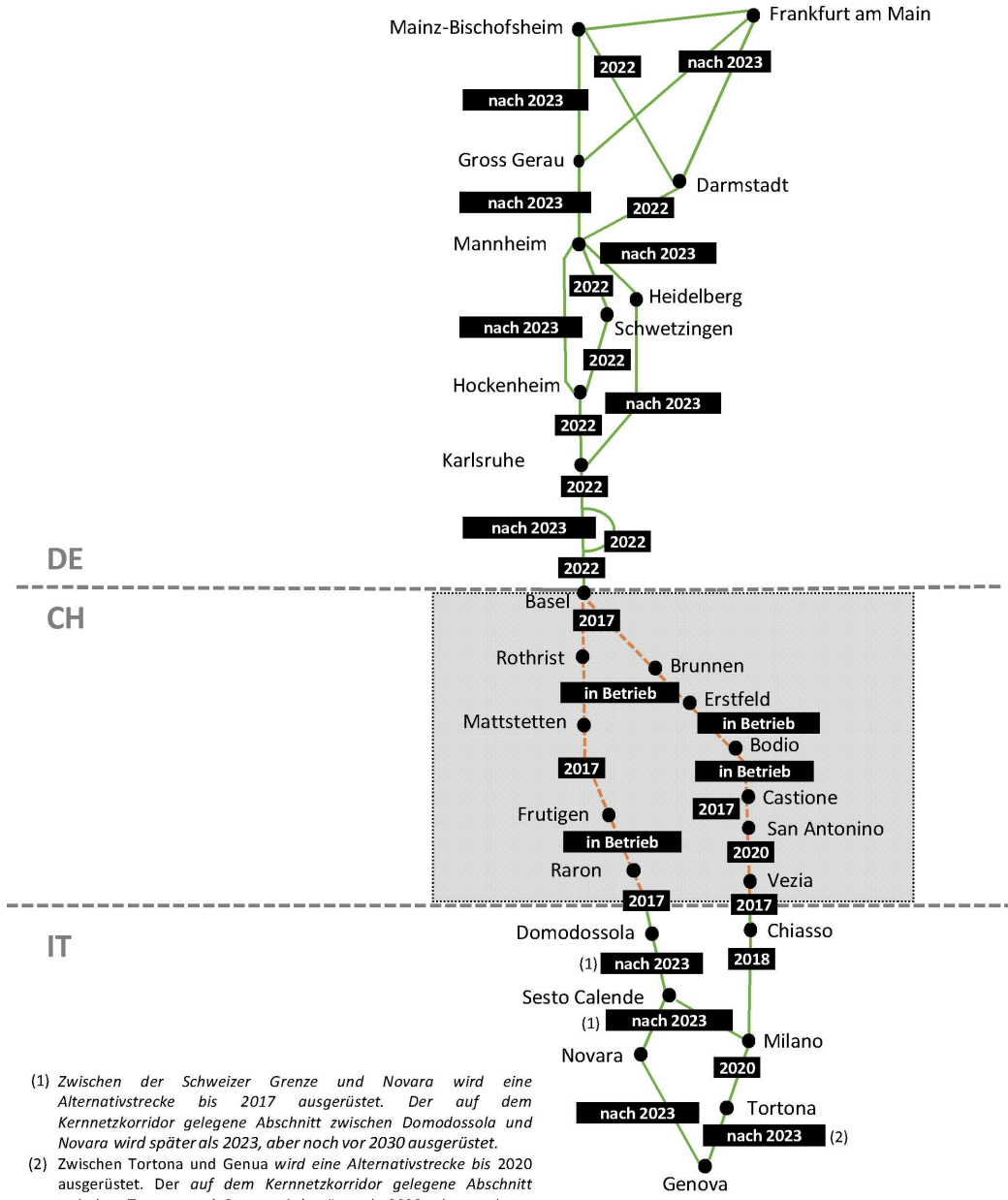
# RHEIN-ALPEN-KORRIDOR Personen- u. Güterverkehr 1/2



# RHEIN-ALPEN-KORRIDOR

## Personen- u. Güterverkehr

### 2/2

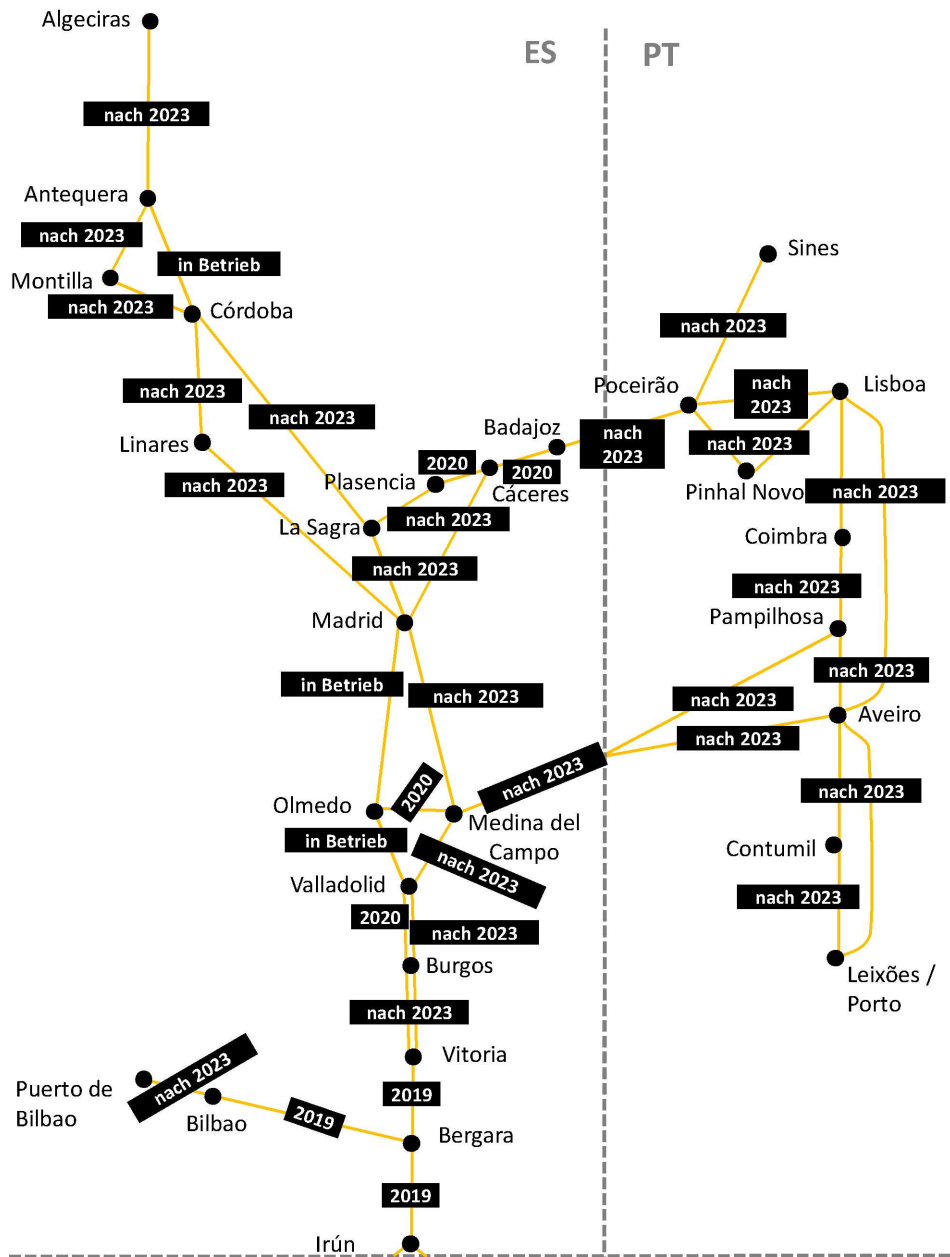


(1) Zwischen der Schweizer Grenze und Novara wird eine Alternativstrecke bis 2017 ausgerüstet. Der auf dem Kernnetzkorridor gelegene Abschnitt zwischen Domodossola und Novara wird später als 2023, aber noch vor 2030 ausgerüstet.

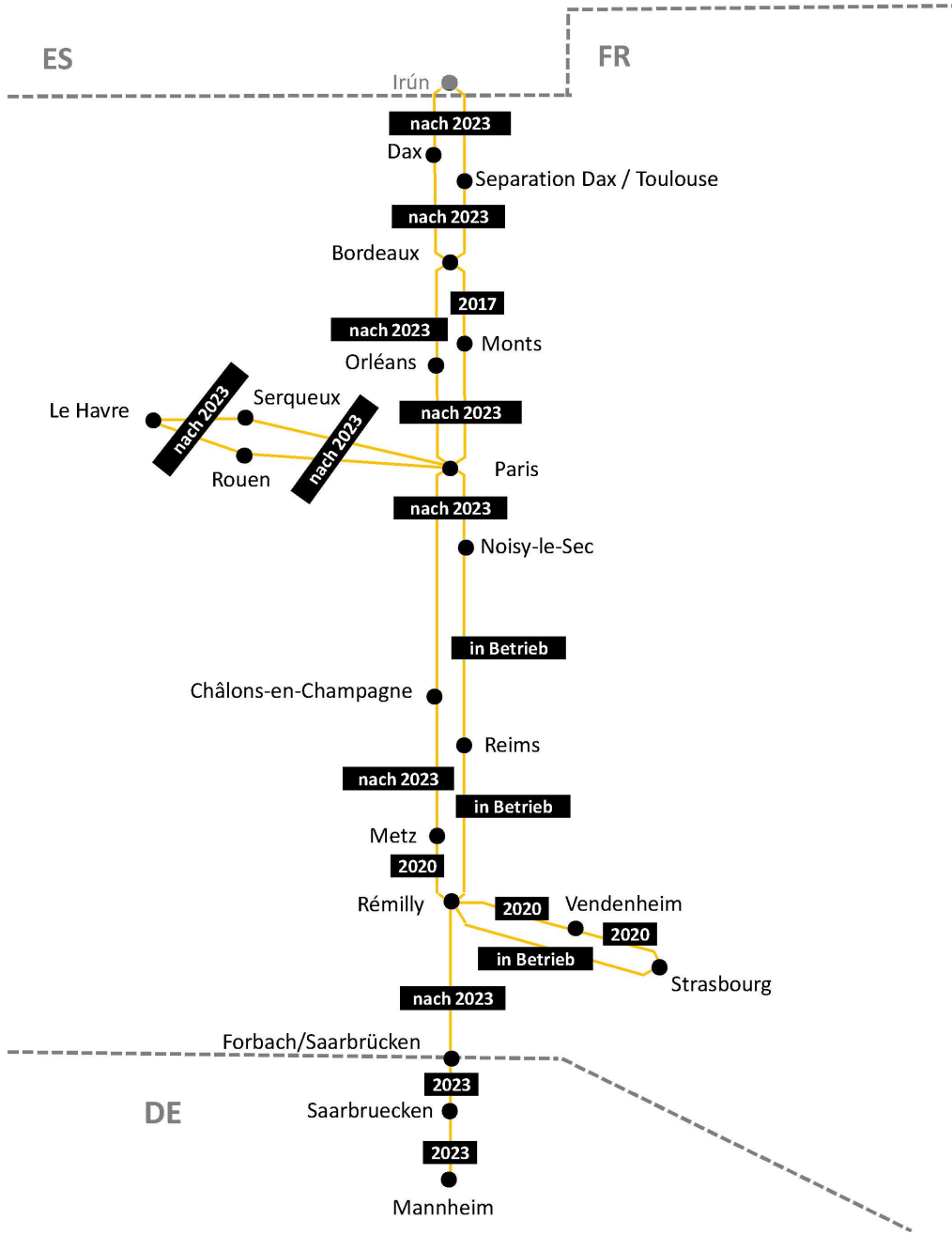
(2) Zwischen Tortona und Genua wird eine Alternativstrecke bis 2020 ausgerüstet. Der auf dem Kernnetzkorridor gelegene Abschnitt zwischen Tortona und Genua wird später als 2023, aber noch vor 2030 ausgerüstet.



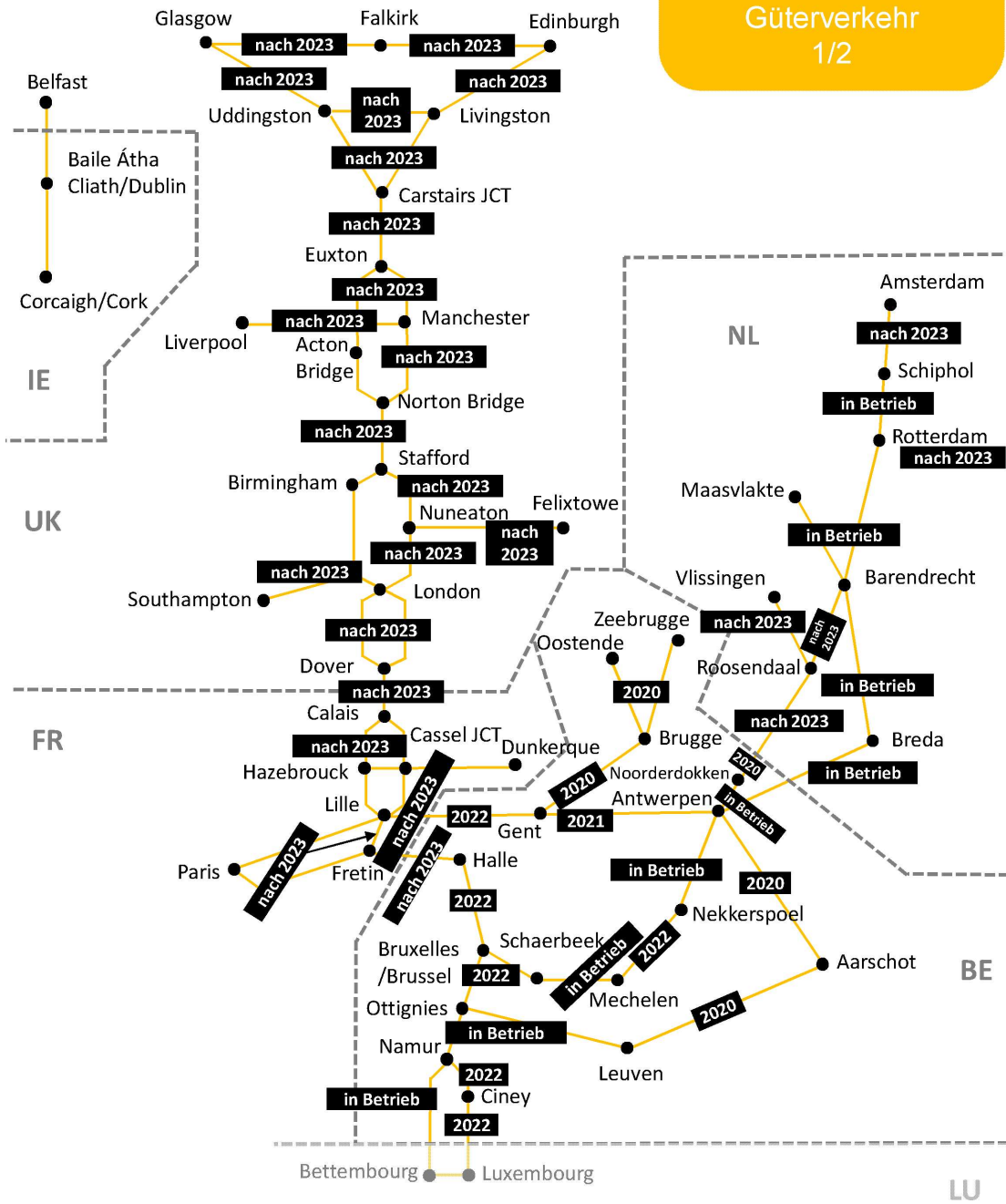
**ATLANTIK-KORRIDOR**  
Personen- u. Güterverkehr  
1/2



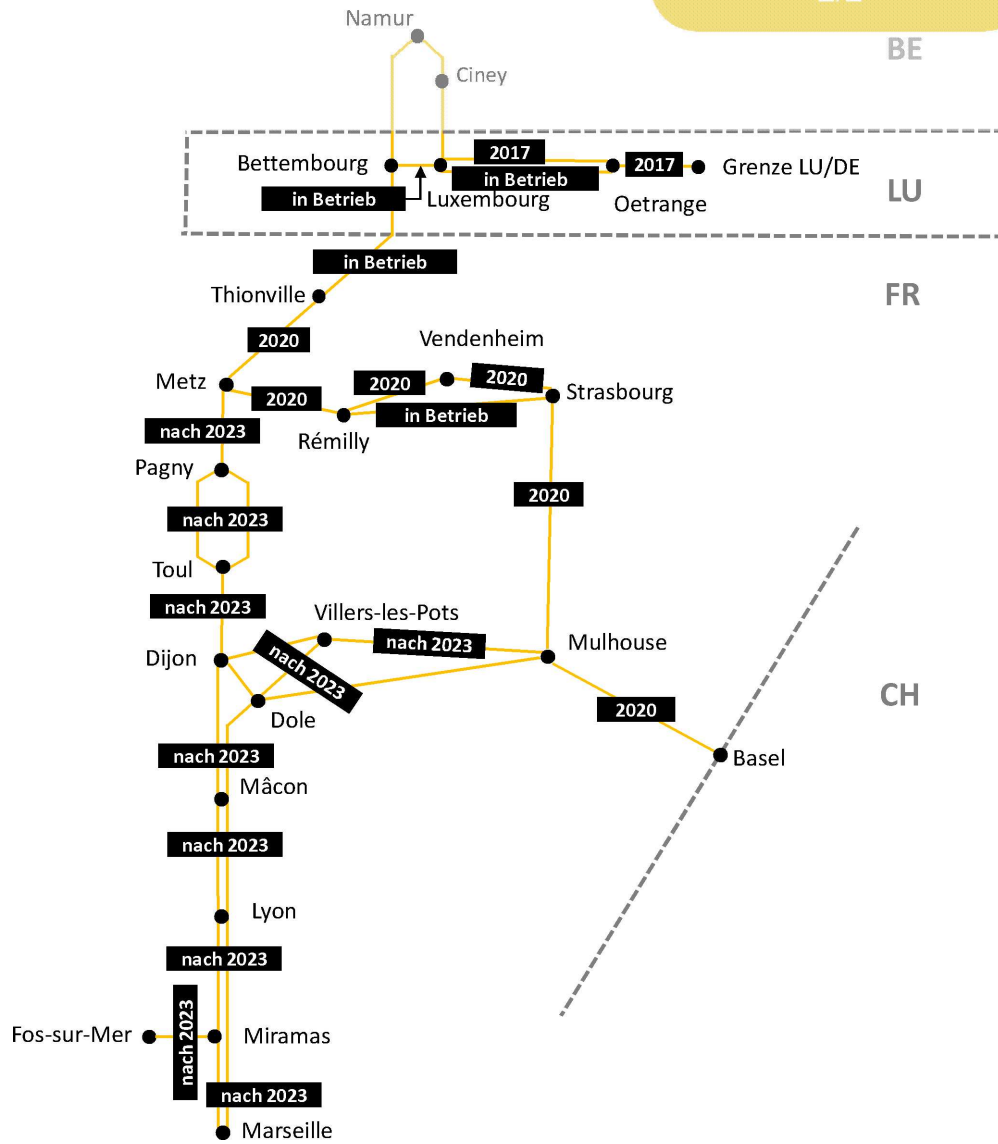
**ATLANTIK-KORRIDOR**  
Personen- u. Güterverkehr  
2/2

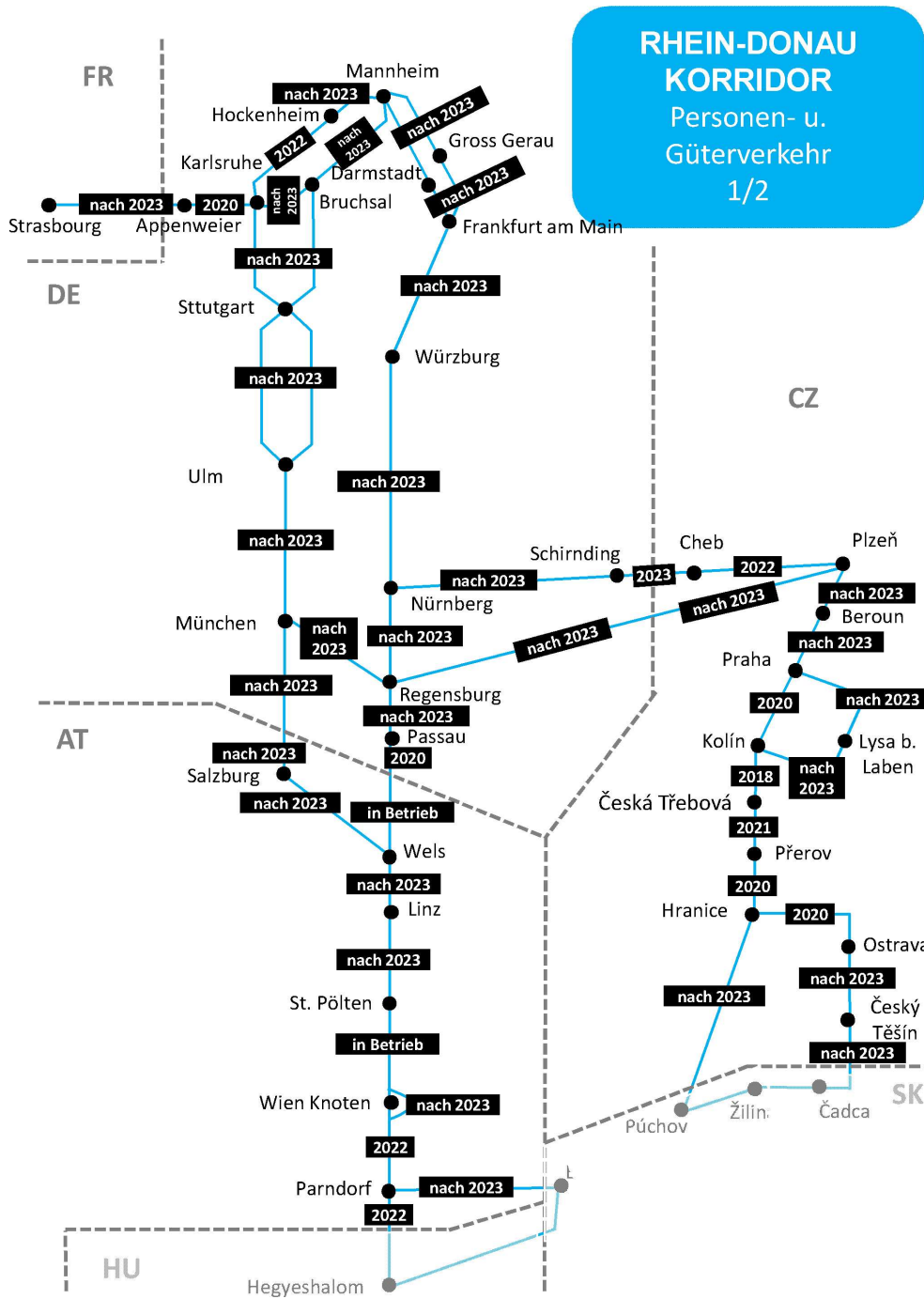


**NORDSEE-  
MITTELMEER-  
CORRIDOR**  
Personen- u.  
Güterverkehr  
1/2



**NORDSEE-  
MITTELMEER-  
CORRIDOR**  
Personen- u.  
Güterverkehr  
2/2







## ANHANG II

**Entsprechungstabelle**

Beschluss 2012/88/EU	Vorliegende Verordnung
Anhang III Nummer 7.3.1	Artikel 1
Anhang III Nummer 7.3.2	Artikel 1 und 2
Anhang III Nummer 7.3.2.1	Artikel 2 Absatz 1
Anhang III Nummer 7.3.2.2	Artikel 2 Absatz 1
Anhang III Nummer 7.3.2.4	—
Anhang III Nummer 7.3.2.5	Artikel 3 Absatz 1
Anhang III Nummer 7.3.2.6	Artikel 3 Absätze 2, 3 und 4
Anhang III Nummer 7.3.4	ANHANG I
Anhang III Nummer 7.3.5	Artikel 2 Absatz 1