

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

(2002/C 126 E/09)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2002) 21 endg. — 2002/0022(COD)

(Vorgelegt von der Kommission am 25. Januar 2002)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Fortsetzung der mit der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ⁽¹⁾ begonnenen Bemühungen um die Errichtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste muss ein gemeinsamer Rahmen für die Regelung der Eisenbahnsicherheit geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten entwickeln ihre Sicherheitsvorschriften und -normen bis heute überwiegend nach einzelstaatlichen Methoden unter Zugrundelegung nationaler technischer und betrieblicher Konzepte. Gleichzeitig erschweren Unterschiede grundsätzlicher, konzeptueller und kultureller Art die Überwindung technischer Hindernisse und die Aufnahme grenzüberschreitender Verkehrsdienste.
- (2) Die Richtlinie 91/440/EWG, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ⁽²⁾ sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ⁽³⁾ sehen die Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor und markieren damit den Beginn einer Regulierung

des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes. Die Sicherheitsbestimmungen haben sich jedoch als unzureichend erwiesen, und unterschiedliche Sicherheitsanforderungen stehen einem reibungslosen Eisenbahnverkehr in der Gemeinschaft weiterhin entscheidend im Wege. Von besonderer Bedeutung ist die Harmonisierung folgender Bereiche: der gesetzliche Rahmen in den Mitgliedstaaten, Sicherheitsvorschriften, Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie die Untersuchung von Unfällen.

- (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen oder regionalen Sicherheitsvorschriften; sie werden häufig von kommunalen oder regionalen Behörden kontrolliert und unterliegen nicht den Anforderungen für die Interoperabilität oder die Erteilung von Genehmigungen in der Gemeinschaft. Ferner unterliegen Straßenbahnen häufig Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, so dass bei ihnen eine ausschließliche Anwendung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften nicht möglich wäre. Deshalb sowie aufgrund des Subsidiaritätsprinzips gemäß Artikel 5 EG-Vertrag sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, derartige Stadtbahnen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen.
- (4) Das Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft verfügt generell über ein hohes Sicherheitsniveau, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Das Sicherheitsniveau muss während der andauernden Umstrukturierungsphase aufrechterhalten werden; diese ist dadurch gekennzeichnet, dass Funktionen, die in den vormalig integrierten Eisenbahnunternehmen gebündelt waren, getrennt werden und die Selbstregulierung des Eisenbahnsektors zunehmend durch öffentliche Regulierung ersetzt wird. Die Sicherheit sollte, unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und soweit angemessen und durchführbar, durch Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt weiter verbessert werden.
- (5) Die Betreiber des Eisenbahnsystems, Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen, sollten in dem sie betreffenden Systembereich die volle Verantwortung für die Sicherheit tragen. Die Mitgliedstaaten sollten klar unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung für die Sicherheit und der Aufgabe der Sicherheitsbehörden, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung der Betreiber zu überwachen.

⁽¹⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).

⁽³⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

- (6) Die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ⁽¹⁾ und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽²⁾ legen zwar Sicherheitsanforderungen für die Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnnetzes fest, definieren jedoch keine gemeinsamen Anforderungen für das Gesamtsystem und enthalten keine näheren Bestimmungen zu Fragen der Regelung, des Managements und der Überwachung von Sicherheit. Vor dem Hintergrund der Festlegung von teilsystembezogenen Sicherheitsmindestniveaus durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ist es zunehmend von Bedeutung, auch für das Gesamtsystem Sicherheitsziele zu definieren.
- (7) Gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsverfahren (CSM) sollten schrittweise eingeführt werden, damit ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird und Instrumente zur Verfügung stehen, die eine Bewertung des Sicherheitsniveaus sowie der Leistung der Betreiber auf europäischer Ebene und in den Mitgliedstaaten ermöglichen.
- (8) Informationen über die Sicherheit des Eisenbahnsystems sind kaum vorhanden und werden in der Regel nicht veröffentlicht. Daher müssen gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt werden, die eine Beurteilung der Systemkonformität im Hinblick auf die CST ermöglichen und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn vereinfachen.
- (9) Die häufig auf nationalen technischen Normen basierenden einzelstaatlichen Sicherheitsvorschriften sollten schrittweise durch Vorschriften ersetzt werden, denen gemeinsame, in TSI festgelegte Normen zugrunde liegen. Neue einzelstaatliche Vorschriften sollten mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen und den Übergang zu einem gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzept erleichtern; sie sollten daher Gegenstand eines gemeinschaftlichen Genehmigungsverfahrens sein.
- (10) Es bedarf technischer Unterstützung auf Gemeinschaftsebene, um CST, CSM und CSI zu entwickeln und die Verwirklichung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzepts zu vereinfachen. Die durch die Verordnung (EG) Nr. ... des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtete Europäische Eisenbahngesellschaft spricht Empfehlungen zu CST, CSM und CSI sowie in Bezug auf weitere Harmonisierungsmaßnahmen aus und überwacht die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft.
- (11) Die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollten ihre Aufgaben und Zuständigkeiten im Rahmen eines Sicherheitsmanagements wahrnehmen, das gemeinschaftlichen Anforderungen Rechnung trägt und gemeinsame Elemente enthält. Die Sicherheit sowie die Durchführung des Sicherheitsmanagements betreffende Informationen sollten der Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (12) Das Sicherheitsmanagement sollte dem Umstand Rechnung tragen, dass die Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit ⁽³⁾ sowie die Bestimmungen der einschlägigen Einzelrichtlinien uneingeschränkt Anwendung finden im Hinblick auf den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der im Eisenbahnverkehr beschäftigten Arbeitnehmer.
- (13) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten für diese dieselben Sicherheitsanforderungen gelten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagement eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte die in einem Mitgliedstaat für das Sicherheitsmanagement erteilte Bescheinigung ausreichen und innerhalb der gesamten Gemeinschaft gelten. Dagegen sollte die Einhaltung nationaler Vorschriften in dem betreffenden Mitgliedstaat durch zusätzliche Bescheinigungen nachgewiesen werden. Das Endziel sollte die Schaffung einer gemeinsamen Sicherheitsbescheinigung sein, die innerhalb der gesamten Gemeinschaft Gültigkeit besitzt.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten sich um die Unterstützung von Eisenbahnunternehmen bemühen, die einen Marktzugang beantragen, insbesondere durch die Bereitstellung von Informationen und die unverzügliche Bearbeitung von Anträgen auf eine Sicherheitsbescheinigung. Für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass in den Mitgliedstaaten ähnliche Verfahren gelten. Die Sicherheitsbescheinigung wird zwar für absehbare Zeit nationale Elemente beinhalten, doch sollte die Möglichkeit bestehen, die gemeinsamen Elemente zu harmonisieren und die Erstellung einer gemeinsamen Vorlage zu erleichtern.
- (15) Die Zulassung von Zugpersonal und von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen für die einzelnen nationalen Eisenbahnnetze stellt für neue Unternehmen häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass Schulungs- und Zulassungsmöglichkeiten für Zugpersonal zur Verfügung stehen; ferner sollte die gegenseitige Anerkennung der für das Zugpersonal geltenden grundlegenden Anforderungen gewährleistet werden. Für die gegenseitige Anerkennung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen sollte ein gemeinsames Verfahren festgelegt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 262 vom 16.10.1996, S. 18. Richtlinie geändert durch die Richtlinie .../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG (ABl. L ...).

⁽²⁾ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Richtlinie geändert durch die Richtlinie .../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG (ABl. L ...).

⁽³⁾ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

- (16) Als Bestandteil des neuen gemeinsamen Regelungsrahmens für die Sicherheit sollten in allen Mitgliedstaaten nationale Behörden für die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit eingerichtet werden. Ihnen sollte derselbe Mindestumfang an Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen werden, damit ihre Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene erleichtert wird. Die Sicherheitsbehörden sollten ein hohes Maß an Unabhängigkeit genießen. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nicht-diskriminierende Weise ausführen, um die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu unterstützen, und ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen, insbesondere in Bezug auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen.
- (17) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten, können jedoch verheerende Auswirkungen haben und in der Öffentlichkeit Besorgnis über das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems hervorrufen. Sämtliche Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, damit erneute Unfälle vermieden werden; die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Beinaheunfälle und sonstige Störungen sind erste wichtige Anzeichen für schwere Unfälle und sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein.
- (18) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle, die von den Akteuren einschließlich der Sicherheitsbehörde unabhängig ist, mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses die nötige Sachkenntnis besitzt.
- (19) Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Gemeinschaftsebene zugänglich gemacht werden. Sicherheitsempfehlungen sollten von denjenigen, an die sie gerichtet sind, beachtet und Folgemaßnahmen der Untersuchungsstelle gemeldet werden.
- (20) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahmen, nämlich die Koordinierung von Aktivitäten der Mitgliedstaaten zu dem Zweck, die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Sicherheitsziele, gemeinsame Sicherheitsverfahren, gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend und deshalb unter Berücksichtigung des Umfangs der Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene besser erreicht werden können, kann die Gemeinschaft nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gemäß diesem Artikel geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (21) Bei den meisten der für die Durchführung dieser Richtlinie notwendigen Maßnahmen handelt es sich um solche von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾; sie sollten deshalb nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 5 des Beschlusses erlassen werden. Im Einklang mit Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG sollten einige der Durchführungsmaßnahmen nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 3 des Beschlusses erlassen werden.
- (22) Die vorliegende Richtlinie ersetzt einige Bestimmungen der Richtlinien 95/18/EG und 2001/14/EG; diese beiden Richtlinien sollten deshalb geändert werden.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Richtlinie Sanktionsbestimmungen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Richtlinie soll die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft durch folgende Maßnahmen entwickeln und verbessern:

- a) Harmonisierung des gesetzlichen Rahmens in den Mitgliedstaaten;
- b) Bestimmung von Zuständigkeiten der einzelnen Akteure;
- c) Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer Sicherheitsverfahren;
- d) die Forderung, in allen Mitgliedstaaten nationale Sicherheitsbehörden sowie unabhängige nationale Stellen für die Untersuchung von Unfällen einzurichten;
- e) Festlegung gemeinsamer Grundsätze für die Steuerung, Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) Gegenstand dieser Richtlinie ist das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme untergliedert werden kann; diese Teilsysteme umfassen strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche. Die Richtlinie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern betreffen.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(2) Den Mitgliedstaaten steht es frei, Folgendes vom Geltungsbereich der von ihnen zur Anwendung dieser Richtlinie beschlossenen Maßnahmen auszunehmen:

- a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnen;
- b) Fahrwege, die mit dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem technisch nicht vernetzt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder im Vorortverkehr genutzt werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich derartige Schienennetze nutzen;
- c) Schienennetze in Privateigentum, die vom Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Eisenbahnsystem“ die Gesamtheit der strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche umfassenden Teilsysteme, beispielsweise Infrastruktur, Energieversorgung, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung, Telematikanwendungen für den Personen- und den Güterverkehr, Umwelt und Fahrgäste, gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sowie die Steuerung und den Betrieb des Gesamtsystems;
- b) „Fahrwegbetreiber“ jede Einrichtung oder jede Unternehmung, der gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG insbesondere die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon übertragen sind; dies kann auch die Steuerung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur beinhalten. Die Funktionen des Fahrwegbetreibers in einem Schienennetz oder in Teilen davon können anderen Einrichtungen oder Unternehmungen übertragen werden;
- c) „Eisenbahnunternehmen“ jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen;
- d) „technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sowie des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems im Sinne der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG gewährleisten;
- e) „gemeinsame Sicherheitsziele (CST)“ die Sicherheitsmindestniveaus, die die einzelnen Komponenten des Eisenbahnsystems (konventionelles Eisenbahnsystem, Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem erreichen müssen und die in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückt werden;
- f) „gemeinsame Sicherheitsverfahren (CSM)“ die zu entwickelnden Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie die CST erreicht werden und die Einhaltung dieser Vorgaben beurteilt wird;
- g) „Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die damit beauftragt ist, die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie zu regeln und zu überwachen;
- h) „nationale Sicherheitsvorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen Eisenbahnsicherheitsvorschriften, die für mehr als ein Eisenbahnunternehmen gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;
- i) „Sicherheitsmanagement“ die von einem Fahrwegbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
- j) „Untersuchungsbeauftragter“ eine Person, der die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird;
- k) „schwerer Unfall“
 - a) Unfälle, bei denen Züge entgleisen oder miteinander kollidieren und bei denen mindestens ein Getöteter oder mindestens fünf Schwerverletzte zu beklagen sind;
 - b) sonstige Eisenbahnunfälle, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt werden, oder bei denen Fahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder die Steuerung von Sicherheit eindeutig betroffen ist;
- l) „Störung“ ein anderes Ereignis als einen schweren Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt;
- m) „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- n) „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
- o) „Agentur“ die Europäische Eisenbahnagentur, die durch die Verordnung (EG) Nr. . . . des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtete Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;

- p) „benannte Stellen“ die Stellen, die gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;
- q) „Interoperabilitätskomponenten“ gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollten und von denen die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter „Komponenten“ sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG UND STEUERUNG VON SICHERHEIT

Artikel 4

Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies angemessen und durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Gemeinschaftsrechts sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Priorität erhält.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sicherheitsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise festgelegt, angewandt und durchgesetzt werden und fördern so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken den Fahrwegbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt wird; diese müssen dafür die erforderlichen Risikokontrollen durchführen, nationale Sicherheitsvorschriften und -normen anwenden und ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einführen.

Jeder Fahrwegbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen ist für den ihn betreffenden Systembereich und seinen sicheren Betrieb, einschließlich der Materiallieferungen und Dienstleistungsaufträge, gegenüber Benutzern, Kunden und Dritten verantwortlich.

Artikel 5

Gemeinsame Sicherheitsziele und gemeinsame Sicherheitsverfahren

(1) Die Kommission verabschiedet die CST und CSM spätestens bis zum [Datum] ⁽¹⁾ gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 2. Sie werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Vor der Verabschiedung von CST und CSM können gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 3 unverbindliche Leit-

linien über CST und CSM verabschiedet werden. Sie werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(2) Die Agentur entwirft die CST und CSM sowie die unverbindlichen Leitlinien aufgrund eines Mandats, das nach dem Verfahren gemäß Artikel 26 Absatz 2 erteilt wird.

Die Entwürfe der CST und CSM beruhen auf Untersuchungen von Zielen und Verfahren in den Mitgliedstaaten und berücksichtigen voraussichtliche Kosten und Nutzen. In den Entwürfen werden mögliche Auswirkungen auf die TSI für die einzelnen Teilsysteme untersucht und gegebenenfalls Vorschläge für sich daraus ergebende Änderungen der TSI unterbreitet.

(3) Die CST legen insbesondere die Sicherheitsmindestniveaus fest, die in einzelnen Bereichen des Eisenbahnsystems und im Gesamtsystem erreicht werden müssen und die auf Kriterien für die Akzeptanz folgender Risiken Bezug nehmen:

- a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern, Benutzer von Bahnübergängen und Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;
- b) gesellschaftliche Risiken.

(4) Die CSM beschreiben die Art und Weise, in der die Konformität mit den CST zu bewerten ist; dazu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:

- a) Verfahren zur Evaluierung und Bewertung von Risiken,
- b) Verfahren zur Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach Artikel 10 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und
- c) Verfahren zur Prüfung, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden.

(5) Die CST und CSM werden gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 2 regelmäßig überarbeitet, wobei die generelle Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt zu berücksichtigen sind.

Artikel 6

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

(1) Um die Konformitätsbewertung in Bezug auf die CST zu vereinfachen und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu überwachen, tragen die Mitgliedstaaten anhand der von den Sicherheitsbehörden veröffentlichten Jahresberichte gemäß Artikel 17 Informationen über gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) zusammen.

Das erste Bezugsjahr für die CSI ist ... ⁽²⁾, für das im darauf folgenden Jahr der entsprechende Jahresbericht vorzulegen ist.

Die CSI sind in Anhang I festgelegt.

⁽¹⁾ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

⁽²⁾ Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(2) Anhang I wird spätestens [Datum] ⁽¹⁾ gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 2 überarbeitet, wobei insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Verfahren zur Unfallkostenberechnung hinzugefügt werden.

Artikel 7

Nationale Sicherheitsvorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Sicherheitsvorschriften veröffentlicht werden und allen Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen und um eine Sicherheitsbescheinigung nachsuchenden Antragstellern zur Verfügung stehen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass den Sicherheitsbehörden die Verantwortung für den Beschluss nationaler Sicherheitsvorschriften übertragen wird.

(3) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission spätestens bis [Datum] ⁽²⁾ alle einschlägigen geltenden Sicherheitsvorschriften gemäß Anhang II unter Angabe des Anwendungsbereichs.

Die Notifizierung enthält darüber hinaus Angaben über den wesentlichen Inhalt der Vorschriften mit Verweisen auf die entsprechenden Rechtstexte sowie über die Art des Rechtsakts und die jeweilige Stelle oder Organisation, die für seine Veröffentlichung zuständig ist.

Artikel 8

Erllass neuer nationaler Sicherheitsvorschriften

(1) Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung neuer nationaler Vorschriften oder die Änderung bestehender Vorschriften gemäß Anhang II, so übermittelt er der Kommission den Vorschriftenentwurf, sofern die Vorschriften nicht ausschließlich die Anwendung einer TSI betreffen.

Ist der Vorschriftenentwurf mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar, so wird nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 2 eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung erlassen.

Ergeht innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage des Entwurfs keine Entscheidung, so kann der Mitgliedstaat die Vorschrift erlassen.

(2) Absatz 1 gilt nicht, sofern der Erlass neuer Vorschriften aus Sicherheitsgründen dringend erforderlich ist. In solchen Fällen unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, die Vorschrift ohne Berücksichtigung des Verfahrens nach Absatz 1 zu erlassen und liefert hinreichende Gründe für die Dringlichkeit der ergriffenen Maßnahmen. Die Kommission nimmt zu diesen Informationen unverzüglich Stellung.

Artikel 9

Sicherheitsmanagement

(1) Die Fahrwegbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen ein Sicherheitsmanagement ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem mit den CST im Einklang steht

⁽¹⁾ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

⁽²⁾ Zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

und die in TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen CSM angewandt werden.

Kommen keine TSI, CST und CSM zur Anwendung, so entspricht das Sicherheitsmanagement den Anforderungen nationaler Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 7 und Anhang II.

(2) Das Sicherheitsmanagement erfüllt die Anforderungen und enthält die Elemente, die in Anhang III festgelegt sind, wobei Art, Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Aktivitäten Rechnung getragen wird. Im Rahmen des Sicherheitsmanagements werden alle Risiken kontrolliert, die durch die Aktivitäten des Fahrwegbetreibers oder Eisenbahnunternehmens entstehen; diese Aktivitäten schließen in Auftrag gegebene Instandhaltungsarbeiten und Materiallieferungen sowie die Tätigkeiten von Vertragspartnern und gegebenenfalls anderen Beteiligten ein.

(3) Das Sicherheitsmanagement jedes Fahrwegbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus den Aktivitäten verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Schienennetz ergeben und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung arbeiten können. Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Fahrwegbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, gemeinsam zu koordinieren.

(4) Alle Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen erstellen für jedes Jahr einen Sicherheitsbericht, den sie spätestens bis Ende Juni des folgenden Jahres der Sicherheitsbehörde vorlegen. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie Ergebnisse bei der Durchführung von Sicherheitsplänen;
- b) Angaben zu nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anhang I festgelegten CSI, sofern dies für die berichtende Organisation von Belang ist;
- c) Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen, die während des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs festgestellt wurden und die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können.

KAPITEL III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG

Artikel 10

Sicherheitsbescheinigungen

(1) Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung gemäß den Bestimmungen dieses Kapitels. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte Schienennetz eines Mitgliedstaats oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.

Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagement eingeführt hat und die in TSI und anderen einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb zu gewährleisten.

(2) Die Sicherheitsbescheinigung beinhaltet

a) eine Bescheinigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagements des Eisenbahnunternehmens gemäß Artikel 9 und Anhang III sowie

b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen in Bezug auf TSI, nationale Sicherheitsvorschriften, Personal und Fahrzeuge getroffen hat und die dazu dienen, die besonderen Anforderungen für einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem betreffenden Schienennetz zu erfüllen; diese Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.

(3) Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen seinen Betrieb zuerst aufnimmt, erteilt die Bescheinigungen gemäß Absatz 2 Buchstaben a) und b).

In der Bescheinigung gemäß Absatz 2 Buchstabe a) sind Art und Umfang der darin erfassten Eisenbahnverkehrsdienste zu bestimmen. Die Gültigkeit der Bescheinigung erstreckt sich auf die gesamte Gemeinschaft, sofern gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste erbracht werden.

(4) Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen die Aufnahme zusätzlicher Eisenbahnverkehrsdienste beabsichtigt, erteilt die gemäß Absatz 2 Buchstabe b) erforderliche zusätzliche nationale Bescheinigung.

(5) Die Sicherheitsbescheinigung wird alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, sofern Art oder Umfang des Betriebs sich wesentlich ändert.

Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die zuständige Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen in Bezug auf die der Sicherheitsbescheinigung zugrunde liegenden Bedingungen. Ferner unterrichtet er die zuständige Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Berufskategorien und neuer Fahrzeugarten.

Bei wesentlichen Änderungen des gesetzlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann auf Verlangen der Sicherheitsbehörde die Sicherheitsbescheinigung überprüft werden.

Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so widerruft sie die Sicherheitsbescheinigung mit sofortiger Wirkung und begründet ihre Entscheidung.

(6) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur über die Bescheinigungen gemäß Absatz 2 Buchstabe a), die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Diese Angaben beinhalten den Namen und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, den Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung sowie im Fall von wi-

derrufenen Sicherheitsbescheinigungen die Gründe für den Widerruf.

(7) Die Agentur erstellt spätestens bis [Datum] ⁽¹⁾ eine Bewertung über die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und legt der Kommission einen Bericht vor, in der sie Empfehlungen zu einer Strategie für den Übergang zu einer einzigen, auf Gemeinschaftsebene gültigen Sicherheitsbescheinigung ausspricht. Unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen wird die Kommission in geeigneter Weise tätig.

Artikel 11

Voraussetzungen für die Antragstellung

(1) Über Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung entscheidet die Sicherheitsbehörde ohne Verzug, spätestens jedoch vier Monate nachdem alle notwendigen Informationen sowie alle von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen vorgelegt wurden. Werden vom Antragsteller zusätzliche Angaben benötigt, so wird ihm dies umgehend mitgeteilt.

(2) Die Sicherheitsbehörde leistet bei der Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen ausführliche Orientierungshilfe, um die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen zu fördern und die Antragstellung von Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten zu vereinfachen. Sie erstellt eine Liste aller im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 bestehenden Anforderungen und stellt den Antragstellern alle sachdienlichen Unterlagen zur Verfügung.

Besondere Orientierungshilfe erhalten jene Eisenbahnunternehmen, die für einen bestimmten Teil einer Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, wobei die für den betreffenden Teil geltenden Vorschriften genau zu benennen sind.

(3) Ein Leitfaden, in dem die Anforderungen aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält, wird den Antragstellern kostenlos zur Verfügung gestellt.

Artikel 12

Ausbildung und Zulassung von Zugpersonal

(1) Zugführer und Zugbedienstete, die grundlegende Anforderungen im Hinblick auf Altersgrenzen, Grundfähigkeiten, fachliche Eignung und Gesundheitszustand erfüllen und in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b) zugelassen sind, werden in den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugpersonal erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen im Hinblick auf die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

Die angebotenen Schulungen vermitteln die erforderlichen Streckenkenntnisse und behandeln Betriebsvorschriften, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie die für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren.

⁽¹⁾ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Eisenbahnunternehmen Zugang zu solchen Zeugnissen erhalten, sofern diese für die Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

Die Sicherheitsbehörde stellt sicher, dass die Schulungen und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, die in TSI oder in nationalen Sicherheitsvorschriften nach Artikel 7 und Anhang II festgelegt sind.

(3) Werden die Schulungen ausschließlich von einem Eisenbahnunternehmen oder dem Fahrwegbetreiber angeboten, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass andere Eisenbahnunternehmen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis Zugang zu diesen Schulungen erhalten.

Artikel 13

Zulassung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen

(1) Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b) zugelassen sind und mit einer TSI nicht in vollem Einklang stehen, benötigen in weiteren Mitgliedstaaten eine Zulassung.

(2) Die Eisenbahnunternehmen, die in weiteren Mitgliedstaaten eine Zulassung beantragen, legen der zuständigen Sicherheitsbehörde eine technische Akte über die Fahrzeuge oder die Fahrzeugart vor und nennen den für das betreffende Schienennetz vorgesehenen Verwendungszweck der Fahrzeuge. Diese Akte enthält

- a) einen Nachweis über die Zulassung der Fahrzeuge durch die Sicherheitsbehörde eines anderen Mitgliedstaats sowie Fahrzeugaufzeichnungen mit Angaben zu Betrieb, Instandhaltung und gegebenenfalls zu technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden;
- b) relevante technische Daten und Betriebsmerkmale, die die Sicherheitsbehörde anfordert und für die Erteilung der zusätzlichen Zulassung benötigt;
- c) technische und betriebliche Merkmale, die nachweisen, dass die Fahrzeuge mit der Energieversorgung, der Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, der Spurweite, den Lichtraumprofilen der Infrastruktur, den maximal zulässigen Achslasten und anderen Betriebsgrößen kompatibel sind;
- d) für die Zulassung benötigte Informationen über Ausnahmeregelungen in Bezug auf nationale Sicherheitsvorschriften sowie Nachweise, die sich auf Risikobewertungen stützen und belegen, dass die Zulassung der Fahrzeuge keine unangemessenen Risiken für das Schienennetz mit sich bringt.

(3) Auf Verlangen der Sicherheitsbehörde werden Probebetriebe mit dem Ziel durchgeführt, die Kompatibilität mit den in Absatz 2 Buchstabe c) genannten Betriebsgrößen zu überprüfen; in diesem Fall legt die Sicherheitsbehörde Umfang und Inhalt des Probebetriebs fest.

(4) Über einen Antrag im Sinne dieses Artikels entscheidet die Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nachdem die vollständige technische Akte einschließlich der Unterlagen über den Probetrieb vorgelegt wurden. Die Zulassung kann einsatzspezifische Bedingungen und andere Einschränkungen enthalten.

Artikel 14

Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen

(1) Über gemeinsame harmonisierte Anforderungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b) und Anhang IV sowie über ein gemeinsames Format für den Leitfaden für Antragsteller wird spätestens [Datum] ⁽¹⁾ nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 2 entschieden.

(2) Vor der Verabschiedung harmonisierter Anforderungen und eines gemeinsamen Formats für den Leitfaden für Antragsteller können nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 3 unverbindliche Leitlinien verabschiedet werden.

(3) Die Agentur spricht im Rahmen eines Mandats, das ihr nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 2 erteilt wird, Empfehlungen zu harmonisierten Anforderungen und zu einem gemeinsamen Format für den Leitfaden für Antragsteller aus.

KAPITEL IV

SICHERHEITSBEHÖRDE

Artikel 15

Aufgaben der Sicherheitsbehörde

(1) Jeder Mitgliedstaat errichtet für die Überwachung und Regelung der Eisenbahnsicherheit eine Sicherheitsbehörde. Sie ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern und Antragstellern unabhängig.

(2) Die Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Regelungsaufgaben betraut:

- a) Sie genehmigt die Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/48/EG;
- b) sie genehmigt die Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2001/16/EG;
- c) sie genehmigt die Inbetriebnahme neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
- d) sie erteilt, erneuert, ändert und widerruft relevante Teile von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10;
- e) sie erlässt verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 7 und Anhang II, sofern diese Vorschriften nicht vom nationalen Parlament oder von der Regierung verabschiedet werden.

⁽¹⁾ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(3) Die Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Überwachungsaufgaben betraut:

- a) Sie prüft, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden;
- b) sie prüft, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden;
- c) sie nimmt die Verantwortung der Mitgliedstaaten wahr, die Interoperabilitätskomponenten und ihre Konformität mit den grundlegenden Anforderungen zu überwachen;
- d) sie prüft, ob der Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern mit den Anforderungen gemeinschaftlicher und nationaler Vorschriften sowie mit den Bedingungen und Anforderungen von Sicherheitsbescheinigungen im Einklang steht;
- e) sie kontrolliert, ob Fahrzeuge ordnungsgemäß eingestellt werden und ob sicherheitsrelevante Informationen in dem gemäß Artikel [...] der Richtlinie 96/48/EG sowie Artikel [...] der Richtlinie 2001/16/EG eingerichteten nationalen Einstellungsregister zutreffen und dem neuesten Stand entsprechen.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Aufgaben dürfen an Eisenbahnunternehmen oder Fahrwegbetreiber weder übertragen werden, noch dürfen diese mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben beauftragt werden.

Artikel 16

Entscheidungsgrundsätze der Sicherheitsbehörde

(1) Die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere erhalten alle Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und Entscheidungen werden begründet.

Die Sicherheitsbehörde reagiert umgehend auf Anfragen und Anträge und teilt ihre Informationsersuchen und Entscheidungen unverzüglich mit.

Bei der Gestaltung des nationalen gesetzlichen Rahmens hört die Sicherheitsbehörde alle Beteiligten und interessierten Kreise einschließlich Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

(2) Die Sicherheitsbehörde führt die für die Wahrnehmung ihrer Kontrollaufgaben notwendigen Inspektionen und Untersuchungen durch und erhält Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Sicherheitsbehörde zu gewährleisten.

(4) Die Sicherheitsbehörden pflegen einen regen Meinungs- und Erfahrungsaustausch im Sinne einer Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Gemeinschaftsebene. Durch diese Zusammenarbeit soll vor allem die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem Verfahren des Artikels 15 der Richtlinie 2001/14/EG grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, unterstützt und koordiniert werden.

Die Agentur unterstützt sie bei diesen Aufgaben.

Artikel 17

Jahresbericht

Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermittelt ihn der Agentur spätestens bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Liste der CSI gemäß Anhang I;
- b) wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen.

KAPITEL V

UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

Artikel 18

Zu untersuchende Ereignisse

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Untersuchung schwerer Unfälle und Störungen im Eisenbahnverkehr, um die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit zu verbessern und um weitere Unfälle und Störungen zu verhüten.

(2) Zu untersuchende Ereignisse sind

- a) schwere Unfälle und
- b) Störungen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bzw. des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

(3) Der Umfang der Untersuchungen und das anzuwendende Verfahren werden von der in Artikel 20 genannten Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Artikel 19 und 21 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

Es liegt im Ermessen der Untersuchungsstelle zu entscheiden, ob ein Ereignis im Sinne von Absatz 2 Buchstabe b) untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

- a) die Schwere der Störung,
 - b) die Frage, ob die Störung zu einer auf Systemebene bedeutsamen Serie von Störungen gehört,
 - c) die Auswirkungen der Störung auf die Eisenbahnsicherheit aus gemeinschaftlicher Sicht und
 - d) Anfragen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen oder der Sicherheitsbehörde.
- (4) Fragen der Schuld oder Haftung sind keinesfalls Gegenstand der Untersuchung.

Artikel 19

Untersuchungsstatus

- (1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihren Auftrag so wirksam und so rasch wie möglich ausführen können.
- (2) Den Untersuchungsbeauftragten wird gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden unverzüglich Folgendes gestattet:
 - a) Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den Fahrzeugen, der Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrskontrolle und Signalgebung, die mit dem Ereignis im Zusammenhang stehen;
 - b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
 - c) Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und des Zugsteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
 - d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
 - e) Zugang zu den Ergebnissen von Befragungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt sind;
 - f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen;
 - g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz des Fahrwegbetreibers, der beteiligten Eisenbahnunternehmen und der Sicherheitsbehörde befinden.

(3) Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt; ihr Fortgang darf durch die gerichtlichen Verfahren keinesfalls verzögert oder behindert werden.

Artikel 20

Untersuchungsstelle

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 18 Absatz 2 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden. Diese Stelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen unabhängig. Sie ist darüber hinaus von der Sicherheitsbehörde, von Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig.

(2) Die Untersuchungsstelle erhält die erforderlichen Instrumente, um ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Organisationen wahrnehmen zu können, und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die es mit den erforderlichen Unabhängigkeitsgarantien ausstattet. Die Stelle verfügt über mindestens einen Untersuchungssachverständigen, der bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig sein kann.

(3) Die Mitgliedstaaten verpflichten die Eisenbahnunternehmen, die Fahrwegbetreiber und gegebenenfalls die Sicherheitsbehörde, der Untersuchungsstelle über Unfälle und Störungen im Sinne von Artikel 18 Absatz 2 umgehend Bericht zu erstatten. Die Untersuchungsstelle ist in der Lage, auf solche Berichte zu reagieren und die notwendigen Vorkehrungen für eine unverzügliche Untersuchung zu treffen.

(4) Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen kombinieren, deren Gegenstand keine Eisenbahnunfälle oder -störungen sind, sofern diese Untersuchungen die Unabhängigkeit der Stelle nicht gefährden.

(5) Erforderlichenfalls kann die Stelle die Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder die Agentur um Unterstützung bitten; diese stellen ihre Sachkenntnis zur Verfügung oder führen technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durch.

(6) Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung sonstiger Eisenbahnunfälle und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 18 Absatz 2 sind.

(7) Die Untersuchungsstellen pflegen einen regen Meinungs- und Erfahrungsaustausch im Hinblick auf die Entwicklung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und die Erarbeitung gemeinsamer Grundsätze für die Begleitung der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und passen sich dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt an.

Die Agentur unterstützt sie bei dieser Aufgabe.

*Artikel 21***Durchführung von Untersuchungen**

(1) Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 18 Absatz 2 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder liegt der Ort des Geschehens im Grenzgebiet zwischen zwei Mitgliedstaaten, so vereinbaren die betroffenen Stellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung derselben. Im ersten Fall kann die andere Stelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

(2) Für die Untersuchung jedes Unfalls und jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Aufgabe notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis.

(3) Die Untersuchung wird so offen wie möglich gestaltet; wobei alle Beteiligten sich äußern können und Ergebnisse zugänglich gemacht werden. Der betroffene Fahrwegbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, Opfer und ihre Angehörigen, Besitzer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden über die Untersuchung und die Ergebnisse unterrichtet und erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, an den Arbeiten mitzuwirken.

*Artikel 22***Berichte**

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 18 Absatz 2 werden Berichte in einer der Art und der Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 18 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den abschließenden Bericht so bald wie möglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Der Berichtsaufbau entspricht so exakt wie möglich dem Modell in Anhang V. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den betroffenen Parteien gemäß Artikel 21 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

(3) Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr spätestens bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen und ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen sowie über die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

*Artikel 23***Unterrichtung der Agentur**

(1) Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie dies der Agentur innerhalb einer

Woche nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die näheren Umstände und Folgen in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und materielle Schäden.

(2) Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar der Abschlussberichte nach Artikel 22 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 23 Absatz 3.

*Artikel 24***Sicherheitsempfehlungen**

(1) Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung führen.

(2) Die Empfehlungen werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

KAPITEL VI

DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE*Artikel 25***Anpassung der Anhänge**

Die Anhänge werden nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 2 an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt angepasst.

*Artikel 26***Ausschuss**

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgelegt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

KAPITEL VII

ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Änderungen der Richtlinie 95/18/EG

Die Richtlinie 95/18/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnunternehmen über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse und/oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit besitzt.“

2. Teil II des Anhangs wird gestrichen.

Artikel 28

Änderungen der Richtlinie 2001/14/EG

Die Richtlinie 2001/14/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur“.

2. Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe f) wird gestrichen.

3. Artikel 32 wird aufgehoben.

4. Artikel 34 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Erhebung der Wegeentgelte und die Kapazitätszuweisung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem Beratungsverfahren des Artikels 35 Absatz 2, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.“

Unbeschadet des Artikels 226 des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat binnen einer Frist von einem Monat mit

der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Zeitraums von einem Monat mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.“

Artikel 29

Bericht

Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis [Datum] ⁽¹⁾ und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere gemeinschaftliche Maßnahmen beigefügt.

Artikel 30

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie Sanktionsbestimmungen fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen spätestens bis zu dem in Artikel 31 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr umgehend alle Änderungen dieser Bestimmungen.

Artikel 31

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens bis [..] ⁽²⁾ in Kraft. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 32

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 33

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

⁽²⁾ Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

ANHANG I

GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN

Die Sicherheitsbehörden erstatten über nachstehende gemeinsame Sicherheitsindikatoren Bericht.

Wird über Indikatoren berichtet, die die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a) und b) genannten Bereiche betreffen, so sind diese Angaben getrennt vorzulegen.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert bzw. berichtigt die Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei der erstbesten Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Als Indikatoren für die unter Ziffer 1 genannten Unfälle werden, sofern verfügbar, Statistiken der Gemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. . . ./ . . . des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs verwendet.

1. Unfallbezogene Indikatoren

1. Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl (bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer) der Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollisionen von Zügen einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils;
- Zugentgleisungen;
- Unfälle auf Bahnübergängen einschließlich solcher, an denen Fußgänger beteiligt sind;
- Unfälle, bei denen Personen durch bewegte Fahrzeuge zu Schaden kommen;
- Fahrzeugbrände.

Spielen bei einem Unglück mehrere Unfallarten eine Rolle, so wird nur der ursächliche Unfall aufgeführt, auch wenn die Folgen des zweiten Unfalls schwerwiegender sind, beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung.

2. Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl (bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer) der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt nach folgenden Personengruppen:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern);
- Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern;
- Benutzer von Bahnübergängen;
- Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;
- sonstige.

2. Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle

1. Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl (bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer) der Schienenbrüche, Schienenverbiegungen und Signalgebungsfehler;
2. Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl (bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer) der überfahrenen Haltesignale;
3. Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl (bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer) der Rad- und der Achsbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen.

3. Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen

1. Gesamtkosten und Durchschnittskosten (bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer) aller Unfälle (in Euro), bei denen nach Möglichkeit folgende Kosten zu berechnen und einzubeziehen sind:

- für Tod und Verletzungen;
- Ausgleichsleistungen für den Verlust oder die Beschädigung des Eigentums von Fahrgästen, Personal oder Dritten einschließlich der Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden;

- für den Austausch oder die Instandsetzung beschädigter Fahrzeuge und Eisenbahnanlagen;
- für Verspätungen, Störungen und Umleitungen im Verkehrsbetrieb einschließlich zusätzlicher Kosten für Personal und die Rückgewinnung des Kundenvertrauens.

Von Dritten geleistete Entschädigungen und Ausgleichsleistungen, beispielsweise von Fahrzeugbesitzern, die an Unfällen auf Bahnübergängen beteiligt sind, werden von diesen Kosten abgezogen. Ausgleichsleistungen, die das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrwegbetreiber aufgrund eigener Versicherungspolice erhält, werden dagegen nicht abgezogen.

2. Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl (bezogen auf die geleisteten Arbeitsstunden) der Arbeitsstunden, die von Personal und Auftragnehmern unfallbedingt nicht geleistet werden können.

4. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur

1. Prozentualer Anteil der betriebenen und mit ATP (automatische Zugsicherung) ⁽¹⁾ ausgerüsteten Strecken sowie der prozentuale Anteil der auf ATP-Strecken gefahrenen Zugkilometer;
2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt und pro Kilometer Strecke); prozentualer Anteil der automatisch oder manuell geschützten Bahnübergänge.

5. Indikatoren in Bezug auf die Steuerung der Sicherheit

Interne Prüfungen, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den Unterlagen des Sicherheitsmanagements durchgeführt wurden; Gesamtzahl der abgeschlossenen Prüfungen und Angabe dieser Zahl als Prozentwert in Bezug auf die vorgeschriebenen (und/oder geplanten) Prüfungen.

6. Begriffsbestimmungen

Die berichtenden Behörden können sich bei den Angaben zu diesem Anhang auf Kostenberechnungsmethoden und Begriffsbestimmungen für Indikatoren stützen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat üblich sind. Alle verwendeten Begriffsbestimmungen und Berechnungsmethoden werden in einem Anhang erläutert, der dem Jahresbericht nach Artikel 17 beigefügt wird.

⁽¹⁾ Sind mehrere ATP-Systeme im Einsatz, so sind die Werte nach Systemtyp aufzuschlüsseln.

ANHANG II

NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

Nachstehende nationale Vorschriften werden der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 7 notifiziert:

1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsverfahren gemäß Artikel 5 Absätze 2 und 3;
2. Vorschriften über Anforderungen im Hinblick auf das Sicherheitsmanagement und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
3. Vorschriften über Anforderungen für die Inbetriebnahme und Instandhaltung neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind; die Notifizierung enthält Vorschriften über den Austausch von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen, über Einstellungsverfahren sowie über Anforderungen für Prüfverfahren;
4. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signal- und das Verkehrsleitsystem;
5. Vorschriften über Anforderungen für zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen zu erlassen sind;
6. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Personal einschließlich Auswahlkriterien und Anforderungen im Zusammenhang mit dem Gesundheitszustand, der beruflichen Bildung und der Zulassung, sofern dies noch keine TSI regelt;
7. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.

ANHANG III

SICHERHEITSMANAGEMENT**1. Anforderungen an das Sicherheitsmanagement**

Alle wichtigen Elemente des Sicherheitsmanagements werden dokumentiert; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Fahrwegbetreibers und des Eisenbahnunternehmens geregelt. Es beschreibt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagements gewährleistet wird.

Es wird für eine ausreichende Mittelausstattung gesorgt, damit die Schlüsselpositionen mit Personen besetzt werden können, die im Sicherheitsmanagement über Erfahrung und Sachkenntnis verfügen.

2. Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagements

Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagements sind

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem Personal mitgeteilt wird;
 - b) unternehmensbezogene qualitative und quantitative Ziele im Hinblick auf die Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne für die Erreichung dieser Ziele;
 - c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art, die in TSI, in nationalen Vorschriften gemäß Artikel 7 und Anhang II oder in sonstigen einschlägigen Vorschriften und Verfahren festgelegt sind; diese Verfahren stellen sicher, dass die Normen während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
 - d) Verfahren für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben;
 - e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird;
 - f) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen;
 - g) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und die Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
 - h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse mitgeteilt, untersucht und ausgewertet werden und dass die notwendigen Verhütungsmaßnahmen ergriffen werden;
 - i) Bestimmungen über Aktions-, Bereitschafts- und Informationspläne für Notfälle, die mit den zuständigen Behörden abgesprochen werden;
 - j) regelmäßige interne Prüfungen des Sicherheitsmanagements.
-

ANHANG IV

ERKLÄRUNG ZUM STRECKENBEZOGENEN TEIL DER SICHERHEITSBESCHEINIGUNG

Der Sicherheitsbehörde werden für die Ausstellung des streckenbezogenen Teils der Sicherheitsbescheinigung nachstehend aufgeführte Unterlagen vorgelegt. Um doppelte Arbeit zu vermeiden und die Informationsmenge zu verringern, sollten nur zusammenfassende Unterlagen zu Elementen vorgelegt werden, die den TSI entsprechen und sonstige Anforderungen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/14/EG erfüllen.

- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den TSI bzw. zu Teilen davon und gegebenenfalls zu nationalen Sicherheits- und sonstigen Vorschriften, die seinen Betrieb, sein Personal und seine Fahrzeuge betreffen; außerdem Unterlagen, die die Einhaltung dieser Vorgaben durch das Sicherheitsmanagement belegen;
- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verschiedenen Berufskategorien, denen das angestellte oder beauftragte Betriebspersonal angehört, einschließlich Nachweisen, dass dieses Personal die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllt und ordnungsgemäß zugelassen ist;
- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verwendeten Fahrzeugen einschließlich Nachweisen, dass diese die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllen und ordnungsgemäß zugelassen sind.

ANHANG V

WESENTLICHE INHALTE VON UNTERSUCHUNGSBERICHTEN ÜBER UNFÄLLE UND STÖRUNGEN**1. Zusammenfassung**

Die Zusammenfassung enthält eine kurze Beschreibung des Ereignisses und seiner Auswirkungen mit Orts- und Zeitangaben. Sie nennt die unmittelbaren Auslöser des Ereignisses sowie die Einflussfaktoren und die bei der Untersuchung festgestellten Ursachen. Ferner enthält die Zusammenfassung die wichtigsten Empfehlungen sowie Angaben über jene, an die sie gerichtet sind.

Dem Untersuchungsbericht wird gegebenenfalls eine Übersetzung der Zusammenfassung in einer der Arbeitssprachen der Agentur beigelegt.

2. Ereignisbezogene Angaben**1. Ereignis**

- Datum, genaue Uhrzeit und Ort des Ereignisses;
- Beschreibung des Geschehens, des Ortes sowie des Einsatzes der Rettungsdienste;
- Entscheidung über die Durchführung einer Untersuchung, die Zusammensetzung des Untersuchungsteams und die Durchführung der Untersuchung.

2. Situationsangaben

- beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen;
- die Züge und ihre Zusammenstellung einschließlich der Einstellungsnummern der beteiligten Fahrzeuge;
- Beschreibung der Infrastruktur und des Signalsystems (Gleise, Schalter, Verschlüsse, Signale, Zugsicherung);
- Kommunikationsmittel;
- Bauarbeiten, die am Ort des Ereignisses oder in der Nähe davon durchgeführt werden;
- Auslösung des Notfallverfahrens der Eisenbahn mit der sich anschließenden Ereigniskette;
- Auslösung der Notfallverfahren bei öffentlichen Rettungsdiensten, Polizei und ärztlichen Diensten mit den sich anschließenden Ereignisketten.

3. Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

- Fahrgäste und Dritte sowie Personal einschließlich der Auftragnehmer;
- Fracht, Gepäck und anderes Eigentum;
- Fahrzeuge, Infrastruktur und Umwelt.

4. Äußere Umstände

- meteorologische Bedingungen und geografische Angaben.

3. Untersuchungsakte

1. Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung der Personenidentität)

- Eisenbahnbedienstete und Auftragnehmer;
- sonstige Zeugen.

2. Sicherheitsmanagement

- organisatorischer Rahmen und die Form, in der Anweisungen erteilt und ausgeführt werden;
- Anforderungen an das Personal und ihre Erfüllung;
- Routinen für interne Prüfungen und deren Ergebnisse;
- Schnittstelle zwischen den verschiedenen Nutzern der Infrastruktur.

3. Vorschriften und Regelungen

- einschlägige gemeinschaftliche und nationale Rechtsvorschriften sowie staatliche Regelungen;
- sonstige Vorschriften wie Betriebsvorschriften, örtliche Vorschriften, Anforderungen an das Personal, Instandhaltungsvorschriften und geltende Normen.

4. Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen

- Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung einschließlich automatischer Datenaufzeichnung;
- Infrastruktur;
- Kommunikationsausrüstung;
- Fahrzeuge einschließlich der automatisch aufgezeichneten Daten.

5. Dokumentierung von Handlungen

- Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- Austausch von Sprachnachrichten im Zusammenhang mit dem Ereignis einschließlich der Dokumentierung von Aufzeichnungen;
- Maßnahmen zur Sicherung des Ortes des Ereignisses.

6. Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation

- Arbeitszeitbelastung des beteiligten Personals;
- medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflusst haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur;
- Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen.

7. Frühere Ereignisse ähnlicher Art

4. Auswertung und Schlussfolgerungen

1. Abschließende Darstellung der Ereigniskette

- Schlussfolgerungen, die anhand der in Kapitel 3 ermittelten Tatsachen aus dem Geschehen zu ziehen sind.

2. Auswertung

- Auswertung der in Kapitel 3 ermittelten Tatsachen mit dem Ziel, Schlussfolgerungen über die Ursachen des Ereignisses und die Leistung der Rettungsdienste zu ziehen.

3. Schlussfolgerungen

- unmittelbare Auslöser des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit Handlungen beteiligter Personen oder dem Zustand von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen;
- Ursachen im Zusammenhang mit Fachkenntnissen, Verfahren und Instandhaltung;
- Ursachen im Zusammenhang mit dem gesetzlichen Rahmen und dem Sicherheitsmanagement.

4. Zusätzliche Bemerkungen

- Mängel und Versäumnisse, die während der Untersuchung festgestellt wurden, für die Ursachenbestimmung jedoch nicht von Belang sind.

5. Durchgeführte Maßnahmen

Liste bereits durchgeführter oder beschlossener Gegenmaßnahmen.

6. Empfehlungen
