

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B** ► **C1** RICHTLINIE 2004/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 29. April 2004

über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen 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

(„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) ◀

(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008	L 191	1	18.7.2008
► <u>M2</u>	Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008	L 345	62	23.12.2008
► <u>M3</u>	Richtlinie 2009/149/EG der Kommission vom 27. November 2009	L 313	65	28.11.2009
► <u>M4</u>	Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012	L 343	32	14.12.2012
► <u>M5</u>	Richtlinie 2014/88/EU der Kommission vom 9. Juli 2014	L 201	9	10.7.2014

Berichtigt durch:

- **C1** Berichtigung, ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16 (2004/49/EG)
- **C2** Berichtigung, ABl. L 103 vom 22.4.2015, S. 11 (2004/49/EG)

▼B▼C1**RICHTLINIE 2004/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES****vom 29. April 2004****über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung
der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von
Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen 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****(„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)**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 ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾, aufgrund des
vom Vermittlungsausschuss am 23. März 2004 gebilligten gemeinsamen
Entwurfs,

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 ⁽⁵⁾ begonnenen Bemühungen zur Errichtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste muss ein gemeinsamer Rahmen für die Regelung der Eisenbahnsicherheit geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten haben ihre Sicherheitsvorschriften und -normen bis heute überwiegend nach einzelstaatlichen Leitlinien entwickelt, wobei sie jeweils nationale technische und betriebliche Konzepte zugrunde gelegt haben. Gleichzeitig haben Unterschiede grundsätzlicher, konzeptueller und kultureller Art die Überwindung technischer Hindernisse und die Aufnahme grenzüberschreitender Verkehrsdienste erschwert.
- (2) Die Richtlinie 91/440/EWG, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ⁽⁶⁾ sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die

⁽¹⁾ ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 332.⁽²⁾ ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.⁽³⁾ ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (ABl. C 38 E vom 12.2.2004, S. 92), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 (ABl. C 270 E vom 11.11.2003, S. 25) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Oktober 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 26. April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).⁽⁵⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).⁽⁶⁾ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).

▼ C1

Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁽¹⁾ stellen den ersten Schritt zur Regulierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes dar, indem sie den Markt für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste öffnen. Die Sicherheitsbestimmungen haben sich jedoch als unzureichend erwiesen, und es bestehen weiterhin Unterschiede zwischen Sicherheitsanforderungen, die das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs in der Gemeinschaft beeinträchtigen. Von besonderer Bedeutung ist die Harmonisierung des Inhalts der Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen.

- C2 (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahn-systeme 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. Aus diesen Gründen und gemäß dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags 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 derzeitigen Umstrukturierungsphase mindestens aufrechterhalten werden; diese ist dadurch gekennzeichnet, dass Funktionen, die in den vormals integrierten Eisenbahnunternehmen gebündelt waren, getrennt werden und die Selbstregulierung des Eisenbahnsektors zunehmend durch öffentliche Regulierung ersetzt wird. Die Sicherheit sollte in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn, soweit nach vernünftigem Ermessen durchführbar, weiter verbessert werden.
- (5) Alle Betreiber des Eisenbahnsystems, Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. Wann immer dies zweckmäßig ist, sollten sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Risikokontrolle zusammenarbeiten. Die Mitgliedstaaten sollten klar unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung für die Sicherheit und der Aufgabe der Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung der Betreiber zu überwachen.
- (6) Die Verantwortung der Fahrwegbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb des Eisenbahnsystems schließt nicht aus, dass andere Akteure wie beispielsweise Hersteller, Instandhaltungsunternehmen, Wagenhalter, Dienstleister und Beschaffungsstellen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG

⁽¹⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

▼ C1

des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ⁽¹⁾ und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽²⁾ oder anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Gemeinschaft die Verantwortung für ihre Produkte oder Dienstleistungen übernehmen.

- (7) Die Richtlinie 96/48/EG und die Richtlinie 2001/16/EG legen Sicherheitsanforderungen für die Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnnetzes fest. Diese Richtlinien definieren jedoch keine gemeinsamen Anforderungen für das Gesamtsystem und enthalten keine näheren Bestimmungen zu Fragen der Regelung, des Managements und der Überwachung von Sicherheit. Werden teilsystembezogene Sicherheitsmindestniveaus durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt, so wird es zunehmend von Bedeutung sein, auch Sicherheitsziele für das Gesamtsystem zu definieren.
- (8) Gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) sollten schrittweise eingeführt werden, damit ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und die Sicherheit, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, gegebenenfalls verbessert wird. Sie sollten ein Instrumentarium an die Hand geben, das eine Bewertung des Sicherheitsniveaus sowie der Leistung der Betreiber auf Gemeinschaftsebene und in den Mitgliedstaaten ermöglicht.
- (9) Informationen über die Sicherheit des Eisenbahnsystems sind kaum vorhanden und in der Regel nicht öffentlich zugänglich. Daher müssen gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt werden, die die Beurteilung der Systemkonformität im Hinblick auf die CST ermöglichen und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn vereinfachen. Während eines Übergangszeitraums können jedoch nationale Definitionen in Bezug auf die CSI weiterhin Anwendung finden; daher sollte bei der Abfassung der ersten Reihe von CST in gebührendem Maße berücksichtigt werden, wie weit die Entwicklung gemeinsamer Definitionen von CSI gediehen ist.
- (10) Die häufig auf nationalen technischen Normen beruhenden nationalen Sicherheitsvorschriften sollten schrittweise durch Vorschriften ersetzt werden, denen gemeinsame Normen zugrunde liegen, die in TSI festgelegt sind. Die Einführung neuer nationaler Vorschriften, die nicht auf diesen gemeinsamen Normen aufbauen, sollte so weit wie möglich eingeschränkt werden. Neue nationale Vorschriften sollten mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen und den Übergang zu einem gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzept erleichtern. Daher sollten alle Beteiligten konsultiert werden, bevor ein Mitgliedstaat eine nationale Sicherheitsvorschrift festlegt, die ein höheres Sicherheitsniveau vorschreibt, als in den CST festgelegt ist. Der Entwurf der neuen Vorschrift sollte in diesem Fall von der Kommission geprüft werden, die einen Beschluss fassen sollte, wenn der Entwurf der Vorschrift nicht dem Gemeinschaftsrecht entspricht oder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt.
- (11) Die heutige Situation, in der nationale Sicherheitsvorschriften nach wie vor eine Rolle spielen, sollte als Übergang zu einem Zustand angesehen werden, bei dem europäische Vorschriften gelten.

⁽¹⁾ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

⁽²⁾ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

▼ C1

- (12) Die Entwicklung von CST, CSM und CSI sowie die Notwendigkeit, die Verwirklichung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzepts zu erleichtern, erfordern technische Unterstützung auf Gemeinschaftsebene. Die durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ errichtete Europäische Eisenbahnagentur wird eingerichtet, um Empfehlungen zu CST, CSM und CSI sowie in Bezug auf weitere Harmonisierungsmaßnahmen auszusprechen und die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft zu überwachen.
- (13) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten sollten die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das gemeinschaftliche Anforderungen erfüllt und gemeinsame Elemente enthält. Die Sicherheit sowie die Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems betreffende Informationen sollten der Sicherheitsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (14) Das Sicherheitsmanagementsystem sollte die Tatsache berücksichtigen, dass die 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 ⁽²⁾ sowie die einschlägigen Einzelrichtlinien im Hinblick auf den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der im Eisenbahnverkehr beschäftigten Arbeitnehmer uneingeschränkt Anwendung finden. Das Sicherheitsmanagementsystem sollte auch die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ⁽³⁾ berücksichtigen.
- (15) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten sie denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte es genügen, das Sicherheitsmanagementsystem in einem Mitgliedstaat zu genehmigen und der Genehmigung Gemeinschaftsgeltung zu verleihen. Dagegen sollte die Einhaltung nationaler Vorschriften in jedem Mitgliedstaat Gegenstand einer zusätzlichen Bescheinigung sein. Das Endziel sollte die Schaffung einer gemeinsamen Sicherheitsbescheinigung mit Gemeinschaftsgeltung sein.
- (16) Zusätzlich zu den in der Sicherheitsbescheinigung festgelegten Sicherheitsanforderungen müssen zugelassene Eisenbahnunternehmen die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und in nichtdiskriminierender Weise angewandten Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts betreffend Gesundheit, Sicherheit und Sozialbedingungen, einschließlich der gesetzlichen Bestimmungen über die Lenkzeiten, und die Rechte der Arbeitnehmer und Verbraucher gemäß den Artikeln 6 und 12 der Richtlinie 95/18/EG beachten.

⁽¹⁾ Siehe Seite 3 dieses Amtsblatts.

⁽²⁾ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/29/EG der Kommission (ABl. L 90 vom 8.4.2003, S. 47).

▼ C1

- (17) Jeder Fahrwegbetreiber trägt die Hauptverantwortung für die Sicherheit der Auslegung, der Instandhaltung und des Betriebs seines Schienennetzes. Parallel zur Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen sollte der Fahrwegbetreiber einer Sicherheitsgenehmigung der Sicherheitsbehörde in Bezug auf sein Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.
- (18) Die Mitgliedstaaten sollten sich darum bemühen, Eisenbahnunternehmen, die einen Marktzugang beantragen, zu unterstützen. Sie sollten insbesondere Informationen bereitstellen und Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung umgehend bearbeiten. Für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten ähnliche Verfahren gelten. Obwohl die Sicherheitsbescheinigung für absehbare Zeit nationale Elemente beinhalten wird, sollte dennoch die Möglichkeit bestehen, die gemeinsamen Elemente zu harmonisieren und die Erstellung einer gemeinsamen Vorlage zu erleichtern.
- (19) Die Zulassung von Zugpersonal und die Zulassung zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen für die einzelnen nationalen Eisenbahnnetze stellen für neue Unternehmen häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Möglichkeiten für die Schulung und Zulassung von Zugpersonal, die zur Erfüllung der Anforderungen der nationalen Vorschriften erforderlich sind, den Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, zur Verfügung stehen. Für die Zulassung zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen sollte ein gemeinsames Verfahren festgelegt werden.
- (20) Lenk- und Ruhezeiten für Zugführer und Zugpersonal, die Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, haben erhebliche Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems. Diese Aspekte fallen unter Artikel 137 bis 139 des Vertrags und sind bereits Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern in dem mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss für den sozialen Dialog.
- (21) Die Entwicklung eines sicheren Eisenbahnsystems der Gemeinschaft erfordert die Schaffung harmonisierter Bedingungen für die Ausstellung der einschlägigen Bescheinigungen an Zugführer und Zugbegleiter, die Sicherheitsaufgaben wahrnehmen; die Kommission hat in diesem Zusammenhang ihre Absicht mitgeteilt, in Kürze weitere Rechtsvorschriften vorzulegen. Was die anderen Mitarbeiter angeht, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, so werden die betreffenden Qualifikationen in den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits näher erläutert.
- (22) Als Bestandteil des neuen gemeinsamen Regelungsrahmens für die Eisenbahnsicherheit sollten in allen Mitgliedstaaten nationale Behörden für die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit eingerichtet werden. Zur Erleichterung ihrer Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sollte ihnen derselbe Mindestumfang an Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen werden. Den nationalen Sicherheitsbehörden sollte ein hohes Maß an Unabhängigkeit zukommen. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene

⁽¹⁾ Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

▼ C1

und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen, um so die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu unterstützen; sie sollten ferner ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen, insbesondere in Bezug auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr.

- (23) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems führen. Alle derartigen Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, um erneute Unfälle zu vermeiden, und die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Andere Unfälle und Störungen könnten erste wichtige Anzeichen für schwere Unfälle sein und sollten bei Bedarf ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein.
- (24) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle durchgeführt werden, die von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig ist. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird; insbesondere darf es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der für den Eisenbahnsektor zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde oder Regulierungsstelle besteht. Ihre Untersuchungen sollten 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.
- (25) Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Gemeinschaftsebene öffentlich zugänglich gemacht werden. Sicherheitsempfehlungen sollten von denjenigen, an die sie gerichtet sind, beachtet werden, und Folgemaßnahmen sollten der Untersuchungsstelle gemeldet werden.
- (26) Da die Ziele der beabsichtigten 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 Sicherheitsmethoden, gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

▼ C1

- (27) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ erlassen werden.
- (28) Ziel dieser Richtlinie ist, die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit neu zu ordnen und zusammenzuführen. Folglich sollten die zuvor in der Richtlinie 2001/14/EG festgelegten Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen aufgehoben und sämtliche Verweise auf die Sicherheitsbescheinigung gestrichen werden. Die Richtlinie 95/18/EG enthielt Sicherheitsanforderungen an das Personal und die Fahrzeuge, die durch die Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung der vorliegenden Richtlinie abgedeckt sind und somit nicht länger Bestandteil der Anforderungen an die Erteilung von Genehmigungen sein sollten. Ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten.
- (29) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie Sanktionen 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

Zweck

Mit dieser Richtlinie sollen die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und ein besserer Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch folgende Maßnahmen gewährleistet werden:

- a) Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten;
- b) Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure;
- c) Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer Sicherheitsmethoden mit dem Ziel einer umfassenden Harmonisierung der nationalen Vorschriften;
- d) Erfordernis der Einrichtung einer Sicherheitsbehörde und einer Stelle für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in allen Mitgliedstaaten;
- e) Festlegung gemeinsamer Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼ C1*Artikel 2***Geltungsbereich**

- (1) Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern betreffen.
- (2) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

▼ C2

- a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme;

▼ C1

- b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen;
- c) Eisenbahninfrastrukturen in Privateigentum, die vom Eigentümer der Infrastruktur ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden;

▼ M2

- d) Nostalgiefahrzeuge, die auf den Schienennetzen der Mitgliedstaaten verkehren, sofern sie die einzelstaatlichen Sicherheitsbestimmungen und -vorschriften zur Sicherstellung eines sicheren Verkehrs dieser Fahrzeuge erfüllen;
- e) Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihrem eigenen Schienennetz fahren, einschließlich Werkstätten, Fahrzeuge und Personal.

▼ C1*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- a) „Eisenbahnsystem“ die Gesamtheit der Teilsysteme für strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sowie die Steuerung und den Betrieb des Gesamtsystems;
- b) „Fahrwegbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die/das gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon zuständig ist; 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 Stellen oder Unternehmen übertragen werden;
- c) „Eisenbahnunternehmen“ die Eisenbahnunternehmen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen;

▼ C1

- d) „technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems im Sinne der Richtlinie 96/48/EG und der Richtlinie 2001/16/EG gelten;
- e) „gemeinsame Sicherheitsziele (CST)“ die — in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückten — Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen;
- f) „gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)“ die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
- g) „Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist, oder eine binationale Stelle, die von Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung für spezialisierte grenzüberschreitende Infrastrukturen zu gewährleisten;
- h) „nationale Sicherheitsvorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als ein Eisenbahnunternehmen gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;
- i) „Sicherheitsmanagementsystem“ 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, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist;
- k) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Brände und sonstige Unfälle;
- l) „schwerer Unfall“ Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;
- m) „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt;

▼ C1

- n) „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 Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- o) „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
- p) „Agentur“ die Europäische Eisenbahnagentur, d. h. die Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;
- q) „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;
- r) „Interoperabilitätskomponenten“ in den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bestimmte Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software;

▼ M2

- s) „Halter“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) ⁽¹⁾ (nachstehend „Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems“ genannt) registriert ist;
- t) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche im nationalen Einstellungsregister registriert ist;
- u) „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon.

▼ C1

KAPITEL II

ENTWICKLUNG UND MANAGEMENT DER SICHERHEIT

*Artikel 4***Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies nach vernünftigem

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

▼ C1

Ermessen durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Gemeinschaftsrechts sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, 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 Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit die Notwendigkeit eines auf einem System beruhenden Ansatzes berücksichtigen.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Haftung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Fahrwegbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden, die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit — durchzuführen, nationale Sicherheitsvorschriften und -normen anzuwenden und ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einzuführen.

Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten haftet jeder Fahrwegbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für den ihn betreffenden Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten.

(4) Hiervon unberührt bleibt die Verantwortung jedes Herstellers, jedes Zulieferers von Wartungsmaterial, jedes ► M2 Halters ◀, jedes Dienstleistungsanbieters und jeder Beschaffungsstelle dafür, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrwegbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.

*Artikel 5***Gemeinsame Sicherheitsindikatoren**

(1) Um die Bewertung in Bezug auf die Verwirklichung der CST zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 18 Informationen über gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) zusammen.

Das erste Bezugsjahr für die CSI ist 2006, für die im darauf folgenden Jahr der Jahresbericht vorzulegen ist.

Die CSI werden gemäß Anhang I festgelegt.

▼ M2

(2) Anhang I wird vor dem 30. April 2009 überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ C1*Artikel 6***Gemeinsame Sicherheitsmethoden**▼ M2

(1) Eine erste Reihe von CSM, die sich zumindest auf die in Absatz 3 Buchstabe a genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2008 erlassen. Sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Eine zweite Reihe von CSM, die sich auf die übrigen in Absatz 3 genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2010 erlassen. Sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ C1

(2) Die Agentur erstellt CSM-Entwürfe und Entwürfe überarbeiteter CSM aufgrund von Aufträgen, die nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt werden.

Die CSM-Entwürfe beruhen auf einer Untersuchung der in den Mitgliedstaaten bestehenden Methoden.

(3) In den CSM wird beschrieben, wie das Sicherheitsniveau, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden; dazu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:

- a) Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
 - b) Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 11 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen
- und,

▼ M2

c) soweit sie noch nicht von TSI erfasst werden, Methoden zur Überprüfung, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.

(4) Die CSM werden regelmäßig überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ C1

(5) Die Mitgliedstaaten nehmen alle Änderungen an ihren nationalen Sicherheitsvorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und überarbeiteten CSM erforderlich sind.

*Artikel 7***Gemeinsame Sicherheitsziele**

(1) Die CST werden nach den in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren entwickelt, erlassen und überarbeitet.

(2) Die Agentur erstellt CST-Entwürfe und Entwürfe überarbeiteter CST aufgrund von Aufträgen, die nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt werden.

▼ C1

(3) ► M2 Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2009 erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie trägt allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2011 erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. ◀

Alle Vorschläge für Entwürfe von CST und überarbeitete CST spiegeln die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten wider. Diese Vorschläge enthalten eine Bewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens, wobei ihre voraussichtlichen Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten und ihre Auswirkungen auf die gesellschaftliche Risikoakzeptanz angegeben werden. Erforderlichenfalls enthalten sie einen Zeitplan für die schrittweise Umsetzung, damit insbesondere die Art und der Umfang der für ihre Umsetzung erforderlichen Investitionen berücksichtigt werden. In den Vorschlägen werden mögliche Auswirkungen auf die TSI für die einzelnen Teilsysteme untersucht und gegebenenfalls Vorschläge für sich daraus ergebende Änderungen der TSI unterbreitet.

(4) Die CST legen die Sicherheitsniveaus fest, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem in jedem Mitgliedstaat mindestens erreichen müssen; sie werden in Form von Kriterien für die Akzeptanz folgender Risiken ausgedrückt:

a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern, Benutzer von Bahnübergängen und sonstige Personen sowie, unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln, individuelle Risiken für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;

b) gesellschaftliche Risiken.

▼ M2

(5) Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ C1

(6) Die Mitgliedstaaten nehmen alle erforderlichen Änderungen ihrer nationalen Sicherheitsvorschriften vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden. Sie notifizieren der Kommission die betreffenden Vorschriften gemäß Artikel 8 Absatz 3.

▼ **C1***Artikel 8***Nationale Sicherheitsvorschriften**

(1) Bei der Anwendung dieser Richtlinie legen die Mitgliedstaaten verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften fest und sorgen dafür, dass diese veröffentlicht und allen Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen und den Antragstellern einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung in einer klaren und allen Beteiligten verständlichen Sprache zur Verfügung gestellt werden.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission vor dem 30. April 2005 alle einschlägigen geltenden nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Anhang II unter Angabe ihres Anwendungsbereichs.

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

(3) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie bewertet die Agentur, in welcher Weise die nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Absatz 1 veröffentlicht und zur Verfügung gestellt werden. Sie legt der Kommission darüber hinaus geeignete Empfehlungen für die Veröffentlichung dieser Vorschriften vor, um diese Information einfacher zugänglich zu machen.

(4) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission unverzüglich alle Änderungen an den notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften und alle möglicherweise angenommenen neuen Sicherheitsvorschriften, sofern die betreffenden Vorschriften nicht ausschließlich die Anwendung von TSI betreffen.

(5) Um die Einführung neuer spezifischer nationaler Vorschriften soweit wie möglich einzuschränken und so zu verhindern, dass weitere Hindernisse aufgebaut werden, sowie zur schrittweisen Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften überwacht die Kommission die Einführung neuer nationaler Vorschriften durch die Mitgliedstaaten.

(6) Beabsichtigt ein Mitgliedstaat nach der Annahme der CST, eine neue nationale Sicherheitsvorschrift einzuführen, die ein höheres Sicherheitsniveau als die CST vorschreibt, oder beabsichtigt er, eine neue nationale Sicherheitsvorschrift einzuführen, die die Tätigkeit von Eisenbahnunternehmen anderer Mitgliedstaaten in dem Gebiet des betroffenen Mitgliedstaats beeinträchtigt, konsultiert er rechtzeitig alle betroffenen Parteien, und es gilt das Verfahren des Absatzes 7.

(7) Der Mitgliedstaat legt der Kommission den Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den Gründen für deren Einführung zur Prüfung vor.

Ist die Kommission der Auffassung, dass der Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den CSM oder mit dem Ziel, mindestens die CST zu erreichen, nicht vereinbar ist oder dass er ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so ergeht eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren.

Hat die Kommission ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit des Entwurfs der Sicherheitsvorschrift mit den CSM oder mit dem Ziel, mindestens die CST zu erreichen, oder ist sie der Auffassung, dass er ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so unterrichtet sie unverzüglich den betreffenden Mitgliedstaat, der die Annahme, das Inkrafttreten oder die Durchführung der Vorschrift aussetzt, bis nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren innerhalb von sechs Monaten eine Entscheidung ergangen ist.

▼ C1*Artikel 9***Sicherheitsmanagementsysteme**

(1) Die Fahrwegbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem mindestens die CST erreichen kann, die in Artikel 8 und Anhang II genannten nationalen Sicherheitsvorschriften sowie die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM angewandt werden.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem erfüllt die Anforderungen und enthält die Elemente, die in Anhang III festgelegt sind, wobei der Art, dem Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung getragen wird. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Fahrwegbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter ergebenden Risiken.

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Fahrwegbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können. Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Fahrwegbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, zu koordinieren.

(4) Alle Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

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

KAPITEL III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG*Artikel 10***Sicherheitsbescheinigungen**

(1) Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung nach diesem Kapitel. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte Netz eines Mitgliedsstaats oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.

▼ M2

Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen.

▼ C1

(2) Die Sicherheitsbescheinigung beinhaltet:

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

und

▼ M2

b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die Erbringung sicherer Verkehrsdienste auf dem betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, einschließlich Vorschriften für den Betrieb des Netzes, die Anerkennung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme der von Eisenbahnunternehmen verwendeten Fahrzeuge zählen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.

▼ C1

(3) Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen seinen Betrieb zuerst aufnimmt, erteilt die Bescheinigung gemäß Absatz 2.

In der gemäß Absatz 2 erteilten Bescheinigung müssen die Art und der Umfang der erfassten Eisenbahnverkehrsdienste angegeben werden. Die gemäß Absatz 2 Buchstabe a) erteilte Bescheinigung ist für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste in der gesamten Gemeinschaft gültig.

(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 auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich die Art oder der Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die zuständige Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen der Bedingungen des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung. Ferner unterrichtet er die zuständige Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Personalkategorien und neuer Fahrzeugarten.

Bei wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung verlangen.

Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen einer von ihr ausgestellten Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so widerruft sie Teil a und/oder Teil b der Bescheinigung und begründet ihre Entscheidung. Die Sicherheitsbehörde, die eine nach Absatz 4 erteilte zusätzliche nationale Bescheinigung widerrufen hat, unterrichtet unverzüglich die Sicherheitsbehörde, die die Bescheinigung gemäß Absatz 2 Buchstabe a) erteilt hat, über ihre Entscheidung.

▼ C1

Ebenso muss die Sicherheitsbehörde eine Sicherheitsbescheinigung widerrufen, wenn sich herausstellt, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung diese im Verlauf des Jahres nach ihrer Erteilung nicht in der vorgesehenen Weise genutzt hat.

(6) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen eines Monats über die Sicherheitsbescheinigungen gemäß Absatz 2 Buchstabe a), die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung sowie im Fall eines Widerrufs die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

(7) Die Agentur bewertet vor dem 30. April 2009 die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und legt der Kommission einen Bericht mit Empfehlungen zu einer Strategie für den Übergang zu einer einzigen gemeinschaftlichen Sicherheitsbescheinigung vor. Unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen wird die Kommission in geeigneter Weise tätig.

*Artikel 11***Sicherheitsgenehmigung für Fahrwegbetreiber**

(1) Der Fahrwegbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsgenehmigung der Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem er niedergelassen ist.

Die Sicherheitsgenehmigung beinhaltet:

a) eine Genehmigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Fahrwegbetreibers gemäß Artikel 9 und Anhang III

und

b) eine Genehmigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die der Fahrwegbetreiber getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung wird auf Antrag des Fahrwegbetreibers spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Infrastruktur, die Signalgebung oder die Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen.

Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass ein Fahrwegbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so widerruft sie die Genehmigung und begründet ihre Entscheidung.

(3) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen einem Monat über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Fahrwegbetreibers, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

▼ C1*Artikel 12***Voraussetzungen für Anträge auf Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen**

(1) Über Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen. Werden vom Antragsteller Zusatzinformationen gefordert, so ist ihm dies umgehend mitzuteilen.

(2) Die Sicherheitsbehörde leistet bei der Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen ausführliche Orientierungshilfe, um die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen und die Antragstellung von Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern. 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 Dienste auf einem bestimmten Teil einer Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, wobei die für den betreffenden Teil geltenden Vorschriften im Einzelnen anzugeben sind.

(3) Ein Leitfaden, in dem die Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält, wird den Antragstellern kostenlos zur Verfügung gestellt. Alle Anträge auf Sicherheitsbescheinigungen sind in der von der Sicherheitsbehörde vorgeschriebenen Sprache vorzulegen.

*Artikel 13***Zugang zu Schulungsmöglichkeiten**

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

Die angebotenen Schulungen müssen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkenntnisse, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren umfassen.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten ferner, dass Infrastrukturbetreiber und ihr Personal, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, einen fairen und nicht diskriminierenden Zugang zu Schulungseinrichtungen erhalten.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Eisenbahnunternehmen entsprechende Zeugnisse erhalten können, falls diese für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, die in TSI oder in nationalen Sicherheitsvorschriften nach Artikel 8 und Anhang II festgelegt sind.

▼ C1

(2) Werden die Schulungen ausschließlich von einem Eisenbahnunternehmen oder dem Fahrwegbetreiber angeboten, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass andere Eisenbahnunternehmen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, Zugang zu diesen Schulungen erhalten.

(3) Bei der Einstellung neuer Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, müssen die Eisenbahnunternehmen in der Lage sein, alle früher bei anderen Eisenbahnunternehmen absolvierte Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachte Erfahrungen zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind diese Mitarbeiter zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zum Kopieren und zur Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

(4) In allen Fällen ist jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Fahrwegbetreiber gemäß Artikel 9 und Anhang III für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen seines mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

▼ M1**▼ M2***Artikel 14a***Instandhaltung von Fahrzeugen**

(1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss.

(2) Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Fahrzeughalter kann eine für die Instandhaltung zuständige Stelle sein.

(3) Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß folgenden Punkten erfolgt:

- a) den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges;
- b) den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und Bestimmungen der TSI.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

(4) Im Falle der Frachtwaggons wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle durch eine Behörde zertifiziert, die gemäß Absatz 5 oder durch eine nationale Sicherheitsbehörde zugelassen oder anerkannt ist. Das Zulassungsverfahren erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit, beispielsweise anhand der einschlägigen europäischen Normen der Reihe EN 45000. Das Anerkennungsverfahren erfolgt ebenfalls anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so wird die Einhaltung der nach Absatz 5 anzunehmenden Anforderungen von der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach Artikel 10 oder 11 geprüft und auf den Bescheinigungen, die in diesen Verfahren festgelegt werden, bestätigt.

▼ M2

(5) Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur erlässt die Kommission bis zum 24. Dezember 2010 eine Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung von Frachtwaggons zuständige Stelle. Die nach diesem System erteilten Bescheinigungen bestätigen die Einhaltung der in Absatz 3 genannten Anforderungen.

Die Maßnahme umfasst die Anforderungen betreffend:

- a) das von der Stelle eingeführte Instandhaltungssystem;
- b) Format und Gültigkeit der Bescheinigung, die der Stelle erteilt wird;
- c) die Kriterien für die Zulassung oder Anerkennung einer Einrichtung oder von Einrichtungen, die für die Ausstellung von Bescheinigungen und die Sicherstellung der für das ordnungsgemäße Funktionieren des Zertifizierungssystems erforderlichen Kontrollen zuständig ist/sind;
- d) das Datum der Anwendung des Zertifizierungssystems, einschließlich eines Übergangszeitraums von einem Jahr für bestehende für die Instandhaltung zuständige Stellen.

Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch Ergänzung wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur überprüft die Kommission bis zum 24. Dezember 2018 diese Maßnahme im Hinblick auf die Aufnahme aller Fahrzeuge und gegebenenfalls einer Aktualisierung des für Frachtwaggons anwendbaren Zertifizierungssystems.

(6) Die gemäß Absatz 5 erteilten Bescheinigungen sind in der gesamten Gemeinschaft gültig.

(7) Die Agentur evaluiert das gemäß Absatz 5 durchgeführte Bescheinigungsverfahren und legt der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der betreffenden Maßnahme einen Bericht vor.

(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle und zu deren Zertifizierung in folgenden Fällen durch alternative Maßnahmen nachzukommen:

- a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Landes gewartet werden;
- b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Hauptschienennetzes der Gemeinschaft unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Absatz 3 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
- c) Fahrzeuge nach Artikel 2 Absatz 2 und militärisches Gerät sowie Sondertransporte, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde, die vor der Erbringung der Dienstleistung ausgestellt werden muss, erforderlich ist. In diesem Fall werden Ausnahmen für Zeiträume von nicht länger als fünf Jahren genehmigt.

Solche alternativen Maßnahmen werden mittels Ausnahmeregelungen durchgeführt, die von den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden gewährt werden:

- a) bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, soweit dies die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft;

▼ M2

- b) bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 11 der vorliegenden Richtlinie, soweit dies die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

Diese Ausnahmen werden im jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 18 der vorliegenden Richtlinie aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den betroffenen Parteien auf und fordert gegebenenfalls den Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.

▼ C1*Artikel 15***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 vor dem 30. April 2009 nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren entschieden.
- (2) Die Agentur spricht im Rahmen eines Auftrags, der nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt wird, Empfehlungen zu gemeinsamen harmonisierten Anforderungen und zu einem gemeinsamen Format für den Leitfaden für Antragsteller aus.

KAPITEL IV

SICHERHEITSBEHÖRDE*Artikel 16***Aufgaben**

- (1) Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein. Diese Behörde, bei der es sich um das für Verkehr zuständige Ministerium handeln kann, ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig.
- (2) Die Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:

▼ M2

- a) Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturellen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 15 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden;

▼ C1

- c) Überwachung, dass die Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 12 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG genügen;
- d) Genehmigung der Inbetriebnahme neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;

▼ C1

- e) Erteilung, Erneuerung, Änderung und Widerruf relevanter Teile der gemäß Artikel 10 bzw. 11 erteilten Sicherheitsbescheinigungen bzw. Sicherheitsgenehmigungen und Überprüfung, ob die darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen eingehalten werden und ob der Betrieb von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen mit den Anforderungen des Gemeinschafts- und des nationalen Rechts im Einklang steht;
- f) Beobachtung, Förderung und gegebenenfalls Durchführung und Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Sicherheitsvorschriften;

▼ M2

- g) Überwachung, dass Fahrzeuge ordnungsgemäß im nationalen Fahrzeugregister registriert werden und dass die dort enthaltenen sicherheitsrelevanten Informationen zutreffen und dem neuesten Stand entsprechen;

▼ C1

- (3) Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Fahrwegbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Beschaffungsstellen weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

*Artikel 17***Entscheidungsgrundsätze**

- (1) Die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere gibt sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründet sie ihre Entscheidungen.

Sie reagiert umgehend auf Anfragen und Anträge und teilt ihre Informationsersuchen unverzüglich mit; sie trifft alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle angeforderten Informationen vorgelegt wurden. Sie kann jederzeit die technische Unterstützung der Fahrwegbetreiber und der Eisenbahnunternehmen oder anderer qualifizierter Stellen anfordern, wenn sie den in Artikel 16 genannten Aufgaben nachkommt.

Bei der Gestaltung des nationalen rechtlichen Rahmens konsultiert die Sicherheitsbehörde alle Beteiligten und Betroffenen einschließlich Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

- (2) Die Sicherheitsbehörde kann die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen und Untersuchungen durchführen 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 führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Gemeinschaftsebene durch. Durch ihre Zusammenarbeit soll vor allem die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem in Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG genannten Verfahren grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, erleichtert und koordiniert werden.

Die Agentur unterstützt die Sicherheitsbehörden bei diesen Aufgaben.

▼ C1*Artikel 18***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 Zusammenstellung der CSI gemäß Anhang I;
- b) wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen;

▼ M2

- e) die nach Artikel 14a Absatz 8 beschlossenen Ausnahmen.

▼ C1

KAPITEL V

UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN*Artikel 19***Untersuchungspflicht**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 21 genannte Untersuchungsstelle nach schweren Unfällen im Eisenbahnverkehr Untersuchungen durchführt, um die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.

(2) Die in Artikel 21 genannte Untersuchungsstelle kann neben schweren Unfällen auch die Unfälle und Störungen untersuchen, 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 oder des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Es liegt im Ermessen der Untersuchungsstelle, zu entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie:

- a) die Schwere des Unfalls oder der Störung,
 - b) die Frage, ob der Unfall oder die Störung zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Unfällen oder Störungen gehört,
 - c) die Auswirkungen des Unfalls oder der Störung auf die Eisenbahnsicherheit auf Gemeinschaftsebene
- und
- d) Anfragen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.

(3) Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Artikel 20 und 22 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

▼ C1

(4) Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.

*Artikel 20***Untersuchungsstatus**

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer Aufgabe so effizient und so rasch wie möglich nachkommen können.

(2) Den Untersuchungsbeauftragten wird gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden so bald wie möglich Folgendes gestattet:

- a) Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den betroffenen Fahrzeugen, der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und Verkehrssteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren;
- 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.

*Artikel 21***Untersuchungsstelle**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 19 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden, die über mindestens einen Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Diese Stelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig. Sie ist darüber hinaus von der Sicherheitsbehörde und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig.

(2) Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Organisationen wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.

▼ C1

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die Fahrwegbetreiber und gegebenenfalls die Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 19 umgehend zu melden. Die Untersuchungsstelle muss in der Lage sein, auf solche Meldungen zu reagieren und die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Untersuchung spätestens eine Woche nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung beginnen kann.

(4) Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen von Ereignissen kombinieren, bei denen es sich nicht um Eisenbahnunfälle oder -störungen handelt, sofern diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht gefährden.

(5) Erforderlichenfalls kann die Untersuchungsstelle die Unterstützung der Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder der Agentur anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.

(6) Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 19 sind.

(7) Die Untersuchungsstellen führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Entwicklung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und Erarbeitung gemeinsamer Grundsätze für die Begleitung der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen durch und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt.

Die Agentur unterstützt die Untersuchungsstellen bei dieser Aufgabe.

*Artikel 22***Durchführung von Untersuchungsverfahren**

(1) Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 19 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder ist es auf oder in der Nähe einer Anlage an der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten eingetreten, so vereinbaren die betroffenen Stellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall kann die andere Stelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats werden aufgefordert, an einer Untersuchung mitzuwirken, wenn ein in diesem Mitgliedstaat niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Dieser Absatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zu vereinbaren, dass die zuständigen Stellen unter anderen Umständen die Untersuchungen in Zusammenarbeit durchführen sollten.

(2) Für die Untersuchung jedes Unfalls oder jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Untersuchung notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

▼ C1

(3) Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Fahrwegbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet; sie erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, ihre Auffassungen und Standpunkte zu der Untersuchung zum Ausdruck zu bringen, und es wird ihnen ferner ermöglicht, Bemerkungen zu den in den Berichtsentwürfen enthaltenen Informationen abzugeben.

(4) Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Fahrwegbetreiber die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

*Artikel 23***Berichte**

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 19 werden Berichte in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse der Untersuchung angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 19 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Der Aufbau des Berichts entspricht so genau wie möglich dem Modell in Anhang V. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den Betroffenen gemäß Artikel 22 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, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

*Artikel 24***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 Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

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

*Artikel 25***Sicherheitsempfehlungen**

(1) Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.

▼ C1

(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 mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

KAPITEL VI

DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE

▼ M2*Artikel 26***Anpassung der Anhänge**

Die Anhänge werden an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepasst. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ C1*Artikel 27***Ausschussverfahren**

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

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

▼ M2

(2a) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼ C1

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼ M2

▼ C1*Artikel 28***Durchführungsmaßnahmen**

(1) Die Mitgliedstaaten können der Kommission alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie vorlegen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen.

▼ C1

(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung und die Sicherheitsgenehmigung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

KAPITEL VII

ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

▼ M4

▼ C1*Artikel 31***Bericht und weitere gemeinschaftliche Maßnahmen**

Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 30. April 2007 und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere gemeinschaftliche Maßnahmen beigefügt.

*Artikel 32***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nicht-diskriminierend und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 33 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

*Artikel 33***Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 30. April 2006 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

▼ C1

Artikel 34

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 35

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼ **M5***ANHANG I***GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN**

Die in Artikel 3 Buchstabe g definierten Sicherheitsbehörden erstatten jährlich über die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) Bericht.

Wird über Indikatoren berichtet, die die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Bereiche betreffen, so sollten diese Angaben getrennt vorgelegt werden.

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 nächster Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Die Anlage enthält gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der signifikanten Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug,
- Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisung,
- Bahnübergangsunfall, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung, aufgeschlüsselt nach den unter Nummer 6.2 aufgeführten fünf Arten von Bahnübergängen,
- Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen,
- Fahrzeugbrand,
- sonstiger Unfall.

Jeder signifikante Unfall wird in Bezug auf die jeweils ursächliche Unfallart aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind (beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung).

1.2. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen,
- sonstige Personen auf einem Bahnsteig,
- sonstige Personen außerhalb eines Bahnsteigs.

▼ M5**2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter**

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Unfall, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide und Suizidversuche.

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Vorläufer von Unfällen, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten:

- Schienenbruch,
- Schienenverbiegung oder sonstiger Gleislagefehler,
- Signalisierungsfehler,
- überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts,
- überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts,
- Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug,
- Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. (Ein Vorläufer, der zu einem signifikanten Unfall führt, ist auch unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden; ein Vorläufer, der nicht zu einem signifikanten Unfall führt, ist nur unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden.)

5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

Gesamtbetrag in Euro und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten, multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC),
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- die Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die Sicherheitsbehörden melden die wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Unfallopfers beimisst, und als solcher kein Bezugswert für Ausgleichsleistungen zwischen Unfallbeteiligten.

▼ M5

6. **Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung**
- 6.1. Prozentualer Anteil der mit Zugsicherungssystemen (TPS) betriebenen Strecken und prozentualer Anteil der unter Nutzung bordseitiger TPS gefahrenen Zugkilometer, wobei diese Systeme Folgendes umfassen:
 - Warnung,
 - Warnung und selbsttätiges Anhalten,
 - Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung,
 - Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung.
- 6.2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden fünf Arten:
 - a) passiv gesicherter Bahnübergang
 - b) aktiv gesicherter Bahnübergang
 - i) manuell,
 - ii) automatisch mit benutzerseitiger Warnung,
 - iii) automatisch mit benutzerseitigem Schutz,
 - iv) mit bahnseitigem Schutz.

▼ **M5***Anlage***Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen****1. Unfallbezogene Indikatoren**

- 1.1. „Signifikanter Unfall“ ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots;
- 1.2. „erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR;
- 1.3. „beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden;
- 1.4. „Zug“ ist eine Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen gezogen werden, oder ein allein fahrender Triebwagen, der/die unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt, einschließlich Leerlokomotiven (einzeln fahrender Lokomotiven);
- 1.5. „Kollision eines Zugs mit einem Schienenfahrzeug“ ist ein Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit oder ein seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit.
- 1.6. „Kollision eines Zugs mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils“ ist ein Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen;
- 1.7. „Zugentgleisung“ ist ein Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat;
- 1.8. „Bahnübergangsunfall“ ist jeder Unfall auf Bahnübergängen, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind;
- 1.9. „Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist“, ist ein Unfall mit einer oder mehreren Personen, die von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Gegenstand erfasst werden, der mit dem Eisenbahnfahrzeug verbunden ist oder sich von diesem gelöst hat; dazu zählen auch Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen fallen, sowie Personen, die an Bord der Fahrzeuge fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden;
- 1.10. „Fahrzeugbrand“ ist ein Feuer oder eine Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich dessen Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, beim Halt an diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung;

▼ **M5**

- 1.11. „sonstiger Unfall“ ist ein Unfall, bei dem es sich nicht um eine Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug, eine Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils, eine Zugentgleisung, einen Bahnübergangsunfall, einen Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist oder einen Fahrzeugbrand handelt;
- 1.12. „Fahrgast“ ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals; nur hinsichtlich der Unfallstatistik zählen dazu auch Fahrgäste, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen oder ihn zu verlassen;
- 1.13. „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“ ist jede Person, die im Zusammenhang mit der Eisenbahn beschäftigt ist und zum Zeitpunkt des Unfalls arbeitet, darunter auch Mitarbeiter von Auftragnehmern, selbständige Auftragnehmer, Zugpersonal sowie Personen, die Fahrzeuge und Infrastrukturanlagen bedienen;
- 1.14. „Benutzer von Bahnübergängen“ ist jede Person, die einen Bahnübergang benutzt, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren;
- 1.15. „unbefugte Person“ ist jede Person, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhält, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen;
- 1.16. „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ ist jede Person auf einem Bahnsteig, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;
- 1.17. „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ ist jede Person außerhalb eines Bahnsteigs, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;
- 1.18. „Toter (Getöteter)“ ist jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Selbstmord begangen haben;
- 1.19. „Schwerverletzter“ ist jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

- 2.1. „Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind,“ ist jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID ⁽¹⁾/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist;
- 2.2. „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

- 3.1. „Suizid (Selbstmord)“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde entsprechend registriert und klassifiziert;
- 3.2. „Suizidversuch“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt.

⁽¹⁾ Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), angenommen gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

▼ M5**4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen**

- 4.1. „Schienenbruch“ bedeutet, dass eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich ein Metallstück von ihr gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mehr als 50 mm lange und mehr als 10 mm tiefe Lücke entstanden ist;
- 4.2. „Schienenverbiegung oder anderer Gleislagefehler“ ist jeder Mangel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, der eine sofortige Gleis-sperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordert;
- 4.3. „Signalisierungsfehler“ ist ein technischer Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Sig-nalisierung als erforderlich führt;
- 4.4. „überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Er-eynis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt und den Gefahrenpunkt erreicht;
- 4.5. „überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Er-eynis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt, aber den Gefahrenpunkt nicht erreicht.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus im Sinne der Num-ern 4.4 und 4.5 ist die Vorbeifahrt an

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsignal oder einem sonstigen Haltsignal, wenn kein Zugsicherungssystem (TPS) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

Alle Fälle, in denen Fahrzeuge ohne angekoppeltes Triebfahrzeug oder unbesetzte Züge entlaufen und ein Haltesignal überfahren, sind ausgenom-men. Ebenso sind alle Fälle ausgenommen, in denen das Signal aus ir-gendeinem Grund erst so spät auf Halt gestellt wird, dass der Triebfahr-zeugführer keine Möglichkeit hatte, den Zug rechtzeitig vor dem Signal anzuhalten.

Die Sicherheitsbehörden können die unter den Spiegelstrichen aufgeführ-ten vier Kategorien von Zugfahrten über den zulässigen Endpunkt hinaus separat übermitteln, müssen aber mindestens einen aggregierten Indikator mit Daten zu allen vier Kategorien angeben.

- 4.6. „Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem ein Rad beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt;
- 4.7. „Achs- bzw. Wellenbruch an in einem Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem eine Achse bzw. Welle beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

▼ **M5****5. Gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen****5.1.** Der Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC) setzt sich zusammen aus:

1. dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (WTP) auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien, die in dem Mitgliedstaat durchgeführt werden, in dem dieser Wert verwendet wird;
2. direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten: die in den Mitgliedstaaten veranschlagten Kosten, bestehend aus:
 - Kosten für medizinische Behandlung und Rehabilitation,
 - Prozesskosten, Kosten für Polizei, private Unfallermittlungen, Rettungsdienste und Verwaltungskosten der Versicherungen,
 - Produktionsausfällen: dem Wert der Güter und Dienstleistungen für die Gesellschaft, die von der Person hätten geschaffen werden können, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

Bei der Berechnung der mit Unfallopfern verbundenen Kosten werden Todesopfer und Schwerverletzte separat betrachtet (unterschiedlicher VPC für Todesopfer und Schwerverletzte).

5.2. Gemeinsame Grundsätze für die Ermittlung des Wertes der Sicherheit an sich und der direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten:

Für den Wert der Sicherheit an sich werden bei der Beurteilung der Frage, ob die vorliegenden Abschätzungen angemessen sind, folgende Faktoren zugrunde gelegt:

- Die Abschätzungen müssen sich auf ein System zur Bewertung des verringerten Sterblichkeitsrisikos im Verkehrsbereich beziehen und dem WTP-Ansatz auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien entsprechen.
- Die zur Wertermittlung herangezogene Stichprobe der Befragten muss für die betreffende Bevölkerungsgruppe repräsentativ sein. Die Stichprobe muss insbesondere die Alters- und Einkommensverteilung zusammen mit anderen relevanten sozioökonomischen/demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Ermittlung der WTP-Werte: Die Umfrage muss so gestaltet sein, dass die Fragen für die Befragten klar und sinnvoll sind.

Die direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten sind auf der Grundlage der von der Gesellschaft getragenen realen Kosten zu ermitteln.

5.3. Definitionen

5.3.1. „Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden“ sind Kosten, die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage ihrer Erfahrungswerte, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.

5.3.2. „Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur“ sind bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

▼ **M5**

5.3.3. „Kosten unfallbedingter Verspätungen“ sind der Geldwert der den Bahnbenutzern (Fahrgäste oder Güterverkehrskunden) infolge von Unfällen entstandenen Verspätungen, der anhand des folgenden Modells berechnet wird:

VT = Geldwert von Reisezeiteinsparungen

Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde)

$$VT_P = [VT \text{ von Geschäftsreisenden}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr}] + [VT \text{ von sonstigen Fahrgästen}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr}]$$

VT_P wird in Euro pro Fahrgast pro Stunde gemessen.

„Geschäftsreisender“ ist ein Fahrgast, der im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit reist, mit Ausnahme von Pendlern.

Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde)

$$VT_F = [VT \text{ von Güterzügen}] * [(\text{Tonnenkilometer})/(\text{Zugkilometer})]$$

VT_F wird in Euro pro Frachttonne pro Stunde gemessen.

Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = (Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)

CM = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

Personenzug

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(\text{Personenkilometer})/(\text{Zugkilometer})]$$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = (Personenkilometer)/(Zugkilometer)

Güterzug

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

Die Faktoren K1 und K2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, die in den genannten „Stated-Preference“-Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit.

Kosten unfallbedingter Verspätungen = CM_P * (Minuten Verspätung von Personenzügen) + CM_F * (Minuten Verspätung von Güterzügen)

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für signifikante Unfälle folgendermaßen zu berechnen:

— am Endbahnhof gemessene tatsächliche Verspätungen auf den Eisenbahnstrecken, auf denen sich Unfälle ereignet haben,

— tatsächliche Verspätungen oder, falls nicht verfügbar, geschätzte Verspätungen auf den anderen betroffenen Strecken.

▼ **M5****6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung**

- 6.1. „Zugsicherungssystem“ („TPS“) ist ein System, das dazu beiträgt, dass Haltesignale und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden.
- 6.2. „Fahrzeugseitige Systeme“ sind Systeme, die dem Triebfahrzeugführer dabei helfen, streckenseitige Signale und Führerstandssignalisierung zu beachten, und somit den Schutz von Gefahrpunkten und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherstellen. Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme werden wie folgt beschrieben:
- a) Warnung, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer;
 - b) Warnung und selbsttätiges Anhalten, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer sowie selbsttätiges Anhalten im Fall eines überfahrenen Haltesignals;
 - c) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrpunkten, wobei „abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung“ die Geschwindigkeitsüberwachung an bestimmten Stellen (Geschwindigkeitsprüfabschnitten) bei der Annäherung an ein Signal bezeichnet;
 - d) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrstellen und zur kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke, wobei „kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung“ die kontinuierliche Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten und die Sicherstellung ihrer Einhaltung bezeichnet.

Typ d gilt als automatisches Zugsicherungssystem (ATP).

- 6.3. „Bahnübergang“ ist jede vom Fahrwegbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einer Straße oder einem Überweg mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.
- 6.4. „Straße“ bezeichnet für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich der angrenzenden Fuß- und Fahrradwege.
- 6.5. „Überweg“ bezeichnet jeden für Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder Maschinen zur Überquerung von Bahnstrecken bestimmten Weg mit Ausnahme von Straßen.
- 6.6. „Passiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.
- 6.7. „Aktiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

— Zu den physischen Schutzeinrichtungen zählen:

— Halb- oder Vollschranken,

— Tore, Gatter.

▼ M5

- Die Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen erfolgt durch:
 - sichtbare Einrichtungen: z. B. Lichtsignale,
 - hörbare Einrichtungen: z. B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- a) manuell: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird;
- b) automatisch mit benutzerseitiger Warnung: Bahnübergang, bei dem die benutzerseitige Warnung durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird;
- c) automatisch mit benutzerseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird. Dies umfasst auch einen Bahnübergang mit beiden Merkmalen, d. h. mit benutzerseitigem Schutz und benutzerseitiger Warnung;
- d) mit bahnseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem einen Zug nur dann weiterfahren lässt, wenn der Bahnübergang vollständig benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist.

7. Definitionen der Maßeinheiten

- 7.1. „Zugkilometer“ ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist — sofern bekannt — die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
- 7.2. „Personenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
- 7.3. „Streckenkilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.
- 7.4. „Gleiskilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.

▼ C1*ANHANG II***NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN**

Zu den der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 zu notifizierenden nationalen Sicherheitsvorschriften zählen folgende Vorschriften:

1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden;
2. Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;

▼ M2

▼ C1

4. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und das Verkehrssteuerungssystem;
5. Vorschriften über Anforderungen für zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen;
6. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
7. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.

▼ C1

ANHANG III

SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEME

1. *Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem*

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

2. *Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems*

Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind:

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die:
 - in TSI
 - oder
 - in nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II
 - oder
 - in sonstigen einschlägigen Vorschriften
 - oder
 - in behördlichen Entscheidungen
 festgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
- d) Verfahren und Methoden 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 Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;

▼ C1

- h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden;
- i) Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;
- j) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

▼ C1*ANHANG IV***ERKLÄRUNG ZUM STRECKENBEZOGENEN TEIL DER SICHERHEITSBESCHEINIGUNG**

Der Sicherheitsbehörde werden für die Ausstellung des streckenbezogenen Teils der Sicherheitsbescheinigung die nachstehend aufgeführten Unterlagen vorgelegt:

- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den TSI bzw. zu Teilen der TSI und gegebenenfalls zu nationalen Sicherheitsvorschriften und sonstigen Vorschriften, die seinen Betrieb, sein Personal und seine Fahrzeuge betreffen, sowie Unterlagen, die die Einhaltung dieser Vorgaben durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen;
- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verschiedenen Kategorien des angestellten oder beauftragten Betriebspersonals, einschließlich Nachweisen, dass dieses Personal die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllt und ordnungsgemäß zugelassen ist;
- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verwendeten Fahrzeugarten einschließlich Nachweisen, dass diese die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllen und ordnungsgemäß zugelassen sind.

Um Doppelarbeit 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 2001/16/EG erfüllen.

▼ C1*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 werden die wichtigsten Empfehlungen sowie die entsprechenden Adressaten aufgeführt.

2. Ereignisbezogene Angaben**1) Ereignis**

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

2) Hintergrund des Ereignisses

- beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen;
- die Züge und ihre Zusammenstellung einschließlich der Registrierungsnummern der beteiligten Fahrzeuge;
- Beschreibung der Infrastruktur und des Signalsystems (Gleise, Weichen, Verriegelung, Signale, Zugsicherung);
- Kommunikationsmittel;
- Bauarbeiten am Ort des Ereignisses oder in dessen Nähe;
- Auslösung des Notfallverfahrens der Eisenbahn mit der sich anschließenden Ereigniskette;
- Auslösung der Notfallverfahren der öffentlichen Rettungsdienste, Polizei und ärztlichen Dienste mit der sich anschließenden Ereigniskette.

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

- Wetterbedingungen und geografische Angaben.

3. Untersuchungsprotokoll

- 1) Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung des Schutzes der Personenidentität)

▼ C1

- Eisenbahnpersonal, einschließlich Auftragnehmern;
 - sonstige Zeugen.
- 2) Sicherheitsmanagementsystem
- organisatorischer Rahmen und Art und Weise, in der Anweisungen erteilt und ausgeführt werden;
 - Anforderungen an das Personal und Durchsetzung dieser Anforderungen;
 - Routinen für interne Prüfungen und Audits und deren Ergebnisse;
 - Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren in Bezug auf die Infrastruktur.
- 3) Vorschriften und Regelungen
- einschlägige gemeinschaftliche 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
- Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung einschließlich automatischer Datenaufzeichnung;
 - Infrastruktur;
 - Kommunikationsausrüstung;
 - Fahrzeuge einschließlich automatischer Datenaufzeichnung.
- 5) Dokumentierung betrieblicher Handlungen
- Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
 - Austausch von Sprachnachrichten im Zusammenhang mit dem Ereignis einschließlich der Dokumentierung von Aufzeichnungen;
 - Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherung des Ortes des Ereignisses.
- 6) Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation
- Arbeitszeitregelung für das beteiligte Personal;
 - medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflussen haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur;
 - Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen.
- 7) Frühere Ereignisse ähnlicher Art

▼ C14. *Auswertung und Schlussfolgerungen*

1) Abschließende Darstellung der Ereigniskette

— abschließende Darlegung des Ereignisses anhand der in Nummer 3 ermittelten Tatsachen.

2) Auswertung

— Auswertung der in Nummer 3 ermittelten Tatsachen mit dem Ziel, Schlussfolgerungen in Bezug auf 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;

— Grundursachen im Zusammenhang mit dem rechtlichen Rahmen und dem Sicherheitsmanagementsystem.

4) Zusätzliche Bemerkungen

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

5. *Durchgeführte Maßnahmen*

— Liste von aufgrund des Ereignisses bereits durchgeführten oder beschlossenen Maßnahmen.

6. *Empfehlungen*