

10.03.99

Vk

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen**

**Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen
Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Eisenbahn-Interoperabilitäts-
verordnung - EIV -)****A. Zielsetzung**

Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Der Rat der Europäischen Union hat die Richtlinie 96/48/EG verabschiedet, mit der auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz entsprechend der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Richtlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ein europäischer Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr ohne Grenzaufenthalte ermöglicht, ein europäischer Binnenmarkt für industrielle Anbieter im Bereich des Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehrs geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen gestärkt werden sollen.

Die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes soll dadurch gewährleistet werden, daß gemeinschaftliche Vorgaben für Infrastruktur, technische Anlagen, Versorgungssysteme und Fahrzeuge aufgestellt werden. Damit sollen die gegenseitigen Nutzungsmöglichkeiten von Netz, Fahrzeugpark und technischen Anlagen verbessert werden. Die Richtlinie schafft somit den institutionellen Rahmen für die Angleichung der technischen Systeme der Mitgliedstaaten für den europäischen Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehr ohne Grenzaufenthalte.

B. Lösung

Erlaß einer entsprechenden Verordnung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**1. Ohne Vollzugsaufwand**

Keine

2. Vollzugsaufwand

Es entsteht kein nennenswerter Mehraufwand, da mit der Verordnung die bisher national geltenden Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnmaterial schrittweise durch EU-Regelungen ersetzt werden.

Der Aufwand für den Vollzug der Verordnung beim Eisenbahn-Bundesamt wird durch Gebühreneinnahmen kompensiert.

E. Sonstige Kosten

Kosten durch die Anpassung an neue technische Regelungen sind nicht zu erwarten, da Bestandsschutz vorhandener Einrichtungen durch Übergangsregelungen erfolgt und ansonsten im Bereich der Europäischen Union die harmonisierten Regelungen in gleicher Weise durch die Mitgliedstaaten anzuwenden sind. Die Regelungen betreffen sowohl Hersteller wie Betreiber; diese haben sich positiv dazu geäußert. Sie werden nicht durch zusätzliche Gebühren belastet.

Besondere Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

10.03.99

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen**

**Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen
Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Eisenbahn-Interoperabilitäts-
verordnung - EIV -)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
032 (323) - 9100 00 - Ei 47/99

Bonn, den 10. März 1999

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung über die Interoperabilität des trans-
europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems
(Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - EIV -)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.


Bedo Hombach

**Verordnung über die
Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹
(Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - EIV -)**

Vom....

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlaß vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

¹Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) vom 17.9.1996

Geltungsbereich

(1) Artikel 1 bis 5, 8, 10 bis 12 Abs. 1, 3, Artikel 13, 16, 18, 19 Abs. 1, Artikel 20 Abs. 1 Satz 1 Abs. 2, 3, 4 und die Anhänge I, II Nr. 1, III, IV, V, VI, VII der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) - Richtlinie - gilt für den in Absatz 2 beschriebenen Anwendungsbereich unmittelbar, soweit nicht nachstehend einschränkend oder ergänzend etwas anderes bestimmt ist. Die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahn-Signalordnung bleiben unberührt, solange nicht durch „technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) nach Artikel 2 Buchstabe g der Richtlinie eine Änderung erforderlich wird.

(2) Die Verordnung ist anzuwenden auf die

1. Eisenbahninfrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes in der Bundesrepublik Deutschland, das nach Anhang I, Abschnitt 3.3 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. EG Nr. L 228, S. 1) und Anhang I Nr. 1 der Richtlinie ausgewiesen ist,
2. Fahrzeuge, die in Anhang I der Richtlinie beschrieben und für den Verkehr auf dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz bestimmt sind.

§ 2

Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes

Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen folgende Aufgaben:

1. Die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen (Artikel 14 der Richtlinie) nach Maßgabe der Buchstaben a bis c:
 - a) Wer in der Bundesrepublik Deutschland ein strukturelles Teilsystem betreiben will, das in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einbezogen werden soll, bedarf einer Genehmigung. Die Genehmigung ist schriftlich unter Vorlage der EG-Prüferklärung nach Artikel 18 in Verbindung mit den Anhängen V und VI und den gegebenenfalls erforderlichen EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärungen nach Artikel 13 Abs. 1, 2, 3 in Verbindung mit Anhang IV der Richtlinie zu beantragen.
 - b) Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt die Genehmigung, wenn hierfür die Voraussetzungen nach der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung vorliegen, Artikel 14 Abs. 2 der Richtlinie erfüllt ist, das EG-Prüfverfahren nach Artikel 18 der Richtlinie durchgeführt worden ist und die EG-Prüferklärung sowie die gegebenenfalls erforderlichen EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärungen vorliegen.

- c) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, daß ein strukturelles Teilsystem nicht in vollem Umfang den in Artikel 19 Abs. 1 der Richtlinie genannten Voraussetzungen entspricht, kann es ergänzende Prüfungen verlangen. Es hat darüber die in Artikel 19 Abs. 2 der Richtlinie vorgesehene Mitteilung an die Europäische Kommission zu machen und darin Gründe mitzuteilen, welche ergänzenden Prüfungen verlangt werden sollen. Wenn die erbetene Entscheidung der Europäischen Kommission ergangen ist, hat das Eisenbahn-Bundesamt den Betreiber des strukturellen Teilsystems darüber zu unterrichten, und es veranlaßt gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen.
2. Die Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten nach Artikel 8, Artikel 10 Abs. 1, Artikel 12 Abs. 1, Abs. 3, Artikel 13 Abs. 5 Buchstabe b der Richtlinie nach Maßgabe der Buchstaben a bis d:
- a) Werden dem Eisenbahn-Bundesamt Feststellungen nach Artikel 12 Abs. 1 der Richtlinie bekannt, so trifft es die gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich der betroffenen Interoperabilitätskomponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen.
- b) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Europäische Kommission unverzüglich über die Feststellungen nach Buchstabe a und die von ihm getroffenen Maßnahmen.

- c) Das Eisenbahn-Bundesamt trifft in den Fällen des Artikels 12 Abs. 3 der Richtlinie die gebotenen Maßnahmen und unterrichtet hierüber die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.
 - d) Das Eisenbahn-Bundesamt trifft in den Fällen des Artikel 13 Abs. 5 Buchstabe b der Richtlinie alle geeigneten Maßnahmen, wenn der Hersteller einer Interoperabilitätskomponente seinen Verpflichtungen aus Artikel 13 Abs. 5 Buchstabe a der Richtlinie nicht nachgekommen ist.
3. Die Überwachung der Anwendung und Einhaltung der TSI gemäß Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie sowie der Kohärenz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Aufrechterhaltung der Kohärenz mit dem übrigen damit verbundenen Eisenbahnsystem gemäß Artikel 5 Abs. 5 der Richtlinie nach Maßgabe der Buchstaben a und b:
- a) Soweit und solange keine TSI vorliegen, sind zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahn-Signalordnung anzuwenden. Die anzuwendenden Bewertungsverfahren nach Artikel 5 Abs. 3 Buchstabe f der Richtlinie werden auf der Grundlage des Beschlusses des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (93/465/EWG, ABl. EG Nr. L 220, S. 23) vom Eisenbahn-Bundesamt festgelegt.

- b) Wird von Beteiligten, zum Beispiel Herstellern von Interoperabilitätskomponenten oder deren Betreiber festgestellt, daß eine TSI oder eine europäische Spezifikation nach Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, ist hierüber das Eisenbahn-Bundesamt zu unterrichten. Das Eisenbahn-Bundesamt informiert die Europäische Kommission nach Artikel 11 und 17 der Richtlinie unter Angabe der festgestellten Abweichungen von TSI und unterbreitet Vorschläge für zu treffende Abhilfemaßnahmen.
4. Die Bearbeitung und Bewilligung von Ausnahmen zur Anwendung bestimmter TSI nach Artikel 7 Buchstaben a und d der Richtlinie nach Maßgabe der Buchstaben a bis d:
- a) Ausnahmen von der Anwendung bestimmter TSI können auf schriftlichen Antrag des Vorhabenträgers zugelassen werden:
 - aa) bei Vorhaben zum Bau neuer Strecken oder zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, der sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI bereits in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befindet,
 - bb) bei Vorhaben zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung einzelner TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährden würde.

b) Der Antrag hat folgende Angaben zu enthalten:

- aa) Bezeichnung der TSI oder Teile davon, die nicht angewendet werden sollen,
- bb) Darstellung des Entwicklungsstandes des Vorhabens und
- cc) Begründung der beantragten Ausnahme anhand technischer und wirtschaftlicher Kriterien;

Bei einem Vorhaben nach Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist zusätzlich die Darstellung beabsichtigter Maßnahmen bei der Durchführung des Vorhabens erforderlich, die auf längere Sicht dessen Interoperabilität gewährleisten.

- c) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Europäische Kommission über die geplante Ausnahme und teilt dabei die Angaben nach Buchstabe b sowie etwaige verwaltungsbedingte Gründe für die von ihm beabsichtigte Zulassung mit.
 - d) Sobald die Entscheidung der Europäischen Kommission über Anträge nach Buchstabe a Doppelbuchstabe bb vorliegt (Artikel 7 Buchstabe d der Richtlinie), ist der Antragsteller durch das Eisenbahn-Bundesamt zu unterrichten.
5. Die Anerkennung, gegebenenfalls deren Widerruf oder Rücknahme und die Überwachung der Benannten Stellen nach Artikel 2 Buchstabe i in Verbindung mit Artikel 20 der Richtlinie nach Maßgabe des § 3.

Benannte Stellen

(1) Den Benannten Stellen nach Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie obliegen folgende Aufgaben:

1. Die Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten nach Artikel 2 Buchstabe d, Artikel 13 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang IV der Richtlinie auf Antrag eines Herstellers und die Ausstellung einer entsprechenden Bescheinigung,
2. Die Durchführung der EG-Prüfung für Teilsysteme nach Artikel 2 Buchstabe c und Artikels 18 Abs. 1, 2, 3 in Verbindung mit Anhang VI der Richtlinie auf Antrag des Auftraggebers eines Teilsystems und die Ausstellung der entsprechenden Bescheinigungen nach Anhang VI Nr. 1 bis 4 der Richtlinie sowie die Durchführung der EG-Überwachung nach Anhang VI Nr. 5 der Richtlinie und die Aufstellung des Dossiers nach Anhang VI Nr. 6 sowie die Veröffentlichung der Informationen nach Anhang VI Nr. 7 der Richtlinie.

(2) Wer in der Bundesrepublik Deutschland als Benannte Stelle Aufgaben im Sinne des Absatz 1 wahrnehmen will, bedarf der Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt als Anerkennungsstelle.

- (3) Der Antrag auf Anerkennung als Benannte Stelle in der Bundesrepublik Deutschland ist schriftlich an die Anerkennungsstelle zu richten. Sind von der Anerkennungsstelle Muster und Formblätter vorgesehen, so sind diese zu verwenden. Der Antrag kann auf bestimmte Interoperabilitätskomponenten oder Teilsysteme begrenzt werden.
- (4) Die Anerkennung wird erteilt, wenn die Beurteilung im Sinne des Artikel 20 Abs. 2 der Richtlinie erfolgt ist, die Kriterien nach Anhang VII der Richtlinie erfüllt werden und der Antragsteller somit die Gewähr dafür bietet, daß die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Aufgaben als Benannte Stelle erfolgen wird. Die Anerkennungsstelle kann außerdem bestimmen, daß der Antragsteller einen Nachweis über das Vorliegen der Voraussetzungen des Satzes 1 zu erbringen hat.
- (5) Über die Anerkennung darf die Anerkennungsstelle erst nach Vorliegen der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entscheiden.
- (6) Die Anerkennung erfolgt durch schriftlichen Bescheid, aus dem sich Art und Umfang der Prüfständigkeit der Benannten Stelle ergeben muß. Der Bescheid kann mit Nebenbestimmungen versehen werden, um die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Prüfaufgaben durch die Benannte Stelle zu gewährleisten.
- (7) Die Anerkennungsstelle meldet der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten Namen und Anschriften der in der Bundesrepublik Deutschland anerkannten Benannten Stellen nach Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie.

- (8) Die Benannte Stelle hat der Anerkennungsstelle jede Änderung der Angaben, der Antragsunterlagen nach Absatz 3, unverzüglich mitzuteilen. Die Anerkennung kann auf Antrag durch Nachtragsbescheid geändert werden. Absatz 4 und 5 gilt entsprechend.
- (9) Die Anerkennung erlischt mit Ablauf einer gesetzten Frist. Sie kann nach Maßgabe des Artikels 20 Abs. 3 der Richtlinie widerrufen oder zurückgenommen werden. Absatz 5 und 6 gilt entsprechend. Die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten sind von Maßnahmen nach Satz 1 zu unterrichten (Artikel 20 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinie).
- 10) Die Anerkennungsstelle kann jederzeit von Amts wegen überprüfen, ob die Benannte Stelle die Anerkennungskriterien, die Einhaltung der Nebenbestimmungen und die Beachtung der mit der Anerkennung verbundenen Pflichten weiterhin erfüllt.
- (11) Stellt in der Bundesrepublik Deutschland eine Eisenbahn, eine Benannte Stelle oder ein Hersteller von Interoperabilitätskomponenten oder von Teilsystemen fest, daß eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union Benannte Stelle den Bestimmungen des Artikels 20 Abs. 2 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie nicht entspricht oder die mit der Benennung verbundenen Pflichten nicht erfüllt, so ist das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu unterrichten.
- (12) Das Eisenbahn-Bundesamt prüft den ihm nach Absatz 11 mitgeteilten Sachverhalt und übermittelt die von ihm getroffenen Feststellungen unverzüglich der Europäischen Kommission.

§ 4

Schriftverkehr mit europäischen Stellen

Sich aufgrund der Richtlinie ergebender Schriftverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes mit europäischen Stellen ist über das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu leiten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den direkten Schriftverkehr zulassen.

§ 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. April 1999 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1999

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Begründung

A Allgemeine Erläuterungen

- * Der EG-Vertrag (Vertrag von Maastricht: Titel XII, Vertrag von Amsterdam: Titel XV) enthält einen besonderen Titel über transeuropäische Netze mit folgenden - im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/48/EG - bedeutenden Aussagen:
 - Die Tätigkeit der Gemeinschaft zielt im Rahmen eines Systems offener und wettbewerbsorientierter Märkte auf die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen ab.
 - Zur Erreichung der Ziele führt die Gemeinschaft jede Aktion durch, die sich ggf. als notwendig erweist, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der Technischen Normen.
 - Die Gemeinschaft berücksichtigt bei ihren Maßnahmen die potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben.
- * In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen

Verkehrsnetzes ist das **Eisenbahnnetz**, bestehend aus dem **Hochgeschwindigkeitsbahnnetz** und dem **konventionellen Eisenbahnnetz** in Artikel 10 näher definiert. In Anhang I, Abschnitt 3.3 sind die Hochgeschwindigkeitszugstrecken und Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgewiesen, die mit den dafür ausgelegten Hochgeschwindigkeitszügen das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem im Sinne der Richtlinie 96/48/EG darstellen.

- * Die Bundesregierung hat von Anfang an die Arbeiten der Europäischen Union zur Aufstellung von Leitlinien für den Aufbau der transeuropäischen Netze unterstützt. In einer gemeinsamen Initiative sind die Europäische Kommission, die Vertreter der Mitgliedstaaten, die Bahngesellschaften und die ausrüstende Industrie angetreten, den transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr durchgängig und damit auch interoperabel zu gestalten.
- * Unter Interoperabilität versteht man die Eigenschaften von Infrastruktur und Fahrzeugen verschiedener Eisenbahnnetze, die einen Betrieb der Fahrzeuge auf bestimmten Strecken oder dem gesamten Netz der miteinander verbundenen Eisenbahnnetze erlauben. Auf dem europäischen Eisenbahnnetz innerhalb der Europäischen Union und darüber hinaus ist die Interoperabilität von Reisezug- und Güterwagen gegeben, sofern sie die entsprechenden Übereinkommen der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) erfüllen und für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zugelassen sind.
- * Die Eisenbahnen in Europa haben sich - trotz der vorhandenen Interoperabilität des rollenden Materials - als Staatsbahnen weitgehend national und mit engen Bindungen an die jeweilige Eisenbahnindustrie entwickelt. Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die internen - „quasi staatlichen“ - Regelungen der Eisenbahnen weisen Unterschiede auf.
- * Mit der Umwandlung der Staatsbahnen zu Eisenbahnunternehmen und der Verpflichtung für einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen (Richtlinie 91/440/EWG) gewinnt die Gestaltung einheitlicher Rechtsvorschriften einschließlich der Harmonisierung der Technischen Normen an Bedeutung.

- * Die Richtlinie verfolgt zwei wesentliche Ziele, nämlich
 - die Schaffung des institutionellen Rahmens für die Angleichung der technischen Systeme der Mitgliedstaaten, in dem grundlegende Anforderungen für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem festgelegt wurden, sowie
 - die Förderung eines offenen, wettbewerbsorientierten Marktes der Bahnindustrie in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern kann.

Die Richtlinie schafft die erforderlichen Regelungen zur Interoperabilität auf Gemeinschaftsebene, die die Mitgliedstaaten auf sich allein gestellt nicht treffen können. Sie sind unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips von den Mitgliedstaaten umzusetzen.

- * Mit der vorliegenden Verordnung werden die Vorschriften der Richtlinie in nationales Recht umgesetzt. Sie richtet sich an die beteiligten „Akteure“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, nämlich die Eisenbahnen als Betreiber und Auftraggeber für die Bahnindustrie, die Hersteller sowie die staatlichen Institutionen und die „Benannten Stellen“ für die Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie des EG-Prüfverfahrens. Die hierfür erforderlichen nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Regelungsinhalte der Richtlinie sind in der Verordnung enthalten.
- * Da die substantiellen einheitlichen „Technischen Spezifikationen der Interoperabilität“ (TSI) sowie zusätzliche Normen zum vorgesehenen Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie (April 1999) noch nicht vorliegen werden, sieht die Richtlinie vor, zunächst die bestehenden Vorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten als technische Regeln zugrundezulegen. Eine möglichst einheitliche Verfahrensweise wird derzeit durch die bestehenden einheitlichen Bestimmungen der UIC sowie die bilateralen Absprachen zwischen den Mitgliedstaaten erleichtert.
- * In dem Auftrag der Europäischen Kommission an das „Gemeinsame Gremium“ (Artikel 2, Buchstabe h) der Richtlinie 96/48/EG ist in der „Modellstruktur, Dokument 96/48-DV01“ festgelegt, daß eine Anpassung an die Bestimmungen von TSI nur langfristig im Rahmen bedeutender Erneuerungen oder Umbauten erfolgen kann. Entsprechende Regelungen werden in die TSI aufgenommen. Durch solche Übergangsbestimmungen

wird eine allmähliche Angleichung bewirkt, die den Beteiligten die Möglichkeit einer wirtschaftlich vertretbaren Anpassung an die neuen Bestimmungen ermöglicht. Soweit Kosten durch die Anpassung an TSI entstehen, wird diese Belastung durch die Übergangsbestimmungen abgedeckt. Die angestrebte Interoperabilität dient auch der Förderung des Wettbewerbs; hiervon gehen tendenziell preisdämpfende Wirkungen aus.

B Rechtliche Grundlagen

- * Nach § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnverkehr, des Umweltschutzes oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen

1. über den Bau, den Betrieb und den Verkehr, welche

a) die Anforderungen an den Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln,

b) allgemeine Bedingungen ...

- * Nach § 26 Abs. 4 Nr. 1 des AEG ist das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaften, soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes oder des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes betrifft, in deutsches Recht sowie zur Durchführung solchen Rechts der Europäischen Gemeinschaft;

2. zur Festlegung

* In Art. 3 „Gesetz über die Eisenbahnverkehrswaltung des Bundes“ des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) ist in § 1 Abs. 1 als zuständige Stelle bestimmt:

- (1) Die Aufgaben der Eisenbahnverkehrswaltung des Bundes werden, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, vom Bundesministerium für Verkehr oder von einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen.

In § 2 Abs. 1 und 2 ist bestimmt:

- (1) Als selbständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Eisenbahnverkehrswaltung wird das Eisenbahn-Bundesamt errichtet, das dem Bundesministerium für Verkehr untersteht.
- (2) Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt den Sitz des Eisenbahn-Bundesamtes und den Sitz von Außenstellen im Benehmen mit den Ländern.

In § 3 sind die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes im einzelnen festgelegt.

Begründungen und Erläuterungen zu den einzelnen Vorschriften

Die Verordnung ist so konzipiert, daß die von den „beteiligten Akteuren“ in der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden Regelungsinhalte der Richtlinie in der Verordnung festgelegt werden und die Verpflichtung nach Artikel 23 der Richtlinie zum Erlaß der erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erfüllt wird. Beteiligt sind im allgemeinen die **Betreiber** von Eisenbahnen im Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes als **Auftraggeber** für die Erstellung von Fahrzeugen und Infrastruktur und die **Hersteller** der hierfür benötigten Produkte.

Außerdem beteiligt sind die **Benannten Stellen**, die die Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten prüfen und bewerten und das EG-Prüfverfahren für die Teilsysteme durchführen.

Weiterhin sind die staatlichen Stellen - Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und Eisenbahn-Bundesamt - für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Teilsystemen, für die Anerkennung und Überwachung von Benannten Stellen und deren Notifizierung bei der Europäischen Kommission sowie für die Wahrnehmung der Angelegenheiten bei der Europäischen Kommission beteiligt. In den einzelnen Vorschriften ist festgelegt, welche Stelle im Einzelfall beteiligt ist.

Zu § 1

In Absatz 1 sind die anzuwendenden Artikel der Richtlinie genannt. Die Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahn-Signalordnung gelten weiterhin, solange nicht durch Inkrafttreten einer „technischen Spezifikation für die Interoperabilität“ (TSI) nach Artikel 2 Buchst. g der Richtlinie eine Änderung erforderlich wird.

Da die Erarbeitung der TSI durch die AEIF¹ und die Erarbeitung dazugehöriger europäischer Normen durch die Normungsgremien CEN, CENELEC und ETSI noch geraume Zeit

¹ Das von der Europäischen Kommission mit der Ausarbeitung der Entwürfe für „TSI“ beauftragte „gemeinsame Gremien“ ist die Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF), Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn. Die AEIF ist eine internationale Vereinigung des belgischen Rechts mit Sitz in Brüssel. Die Mitglieder sind die UNIFE für die Bahnindustrie, die UIC und die GEB für die Eisenbahngesellschaften sowie die UITP für die öffentlichen Verkehrsmittel, so daß die AEIF alle im Bereich der Eisenbahnen tätigen europäischen Unternehmen vereinigt.

in Anspruch nimmt, muß auch nach Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht nach den derzeit geltenden Bestimmungen gearbeitet werden. Damit aber soweit wie möglich im Rahmen von Abnahmen durchgeführte Arbeiten (Untersuchungen, Prüfungen, Zertifizierungen etc.) im Bereich der Europäischen Union gegenseitig anerkannt werden können, ist der Austausch der geltenden Bestimmungen zwischen den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission erforderlich. Hierzu wendet das Eisenbahn-Bundesamt die Vorschriften der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn-Signalordnung - einschl. der dazugehörigen anerkannten Regeln der Technik - an. Das Eisenbahn-Bundesamt legt die anstelle der TSI anzuwendenden Bewertungsverfahren und die ggf. zu verwendenden Module entsprechend des Ratsbeschlusses 93/465/EWG selbst fest.

Abs. 2 legt den **materiellen** Anwendungsbereich, d. h. die betroffenen **Infrastrukturen** und **Fahrzeuge** des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems fest, auf die die Verordnung anzuwenden ist.

Die betreffenden Infrastrukturen in der Bundesrepublik Deutschland sind in Art. 10 Abs. 2 und Anhang I Nr. 3.3 (Karte des Leitschemas des transeuropäischen Verkehrsnetzes, Abschnitt Eisenbahnen, Horizont 2010) der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt. Die Auslegung der für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf diesem Streckennetz bestimmten interoperablen Hochgeschwindigkeitszüge ist in Anhang I zur Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems festgelegt.

Zu § 2

In diesen Paragraphen sind die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes zur Durchführung der Richtlinie im einzelnen festgelegt. Dabei wird auf die entsprechenden Regelungsinhalte der Richtlinie Bezug genommen.

Es sind dies

1. Die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen.

2. Die Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten.
3. Die Überwachung der Anwendung und Einhaltung der TSI sowie der Kohärenz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Aufrechterhaltung der Kohärenz mit dem übrigen damit verbundenen Eisenbahnsystem.
4. Die Bearbeitung und Bewilligung von Ausnahmen zur Anwendung bestimmter TSI.
5. Die Anerkennung und Überwachung der Benannten Stellen nach Maßgabe des § 3.

Zu § 3

In Absatz 1 sind die Aufgaben von Benannten Stellen unter Bezug auf die Regelungsinhalte der Richtlinie zusammengefaßt und im einzelnen festgelegt.

In Absatz 2 bis 6 ist das Verfahren der Anerkennung einer Benannten Stelle geregelt. Die Entscheidung über die Anerkennung einer Benannten Stelle in Deutschland und deren Notifizierung bei der Europäischen Kommission liegt nach Absatz 5 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Es wird angestrebt, im Rahmen der weiteren Entwicklung zu prüfen, ob und inwieweit es sich in Ergänzung der durch das Eisenbahn-Bundesamt vorgesehenen Aufgaben der Prüfung und Überwachung der Benannten Stellen als notwendig erweist, eine gutachterliche Stellungnahme oder eine Akkreditierung derselben im Rahmen des Deutschen Akkreditierungsrates (DAR) durchführen zu lassen. Die Anerkennung als Benannte Stelle setzt voraus, daß die Kriterien nach Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG erfüllt werden (§ 3 Abs. 4). Insoweit ist der Markt offen für jeden Bewerber, der diese Kriterien erfüllt. Im weiteren Verlauf der Entwicklung soll geprüft werden, ob und inwieweit dieses System in das weltweit bestehende Akkreditierungssystem überführt werden kann. Dabei ist insbesondere zu beachten, daß die Verfahren im geregelten und ungeregelten Bereich harmonisch aufeinander abgestimmt werden.

Die Absätze 7 bis 12 legen die Durchführung der Meldung anerkannter Benannter Stellen an die Europäische Kommission und die Maßnahmen zur Überwachung der Benannten Stellen, insbesondere die ständige Erfüllung der Kriterien nach Anhang VII der Richtlinie, fest.

Zu § 4

Die Abwicklung des Schriftverkehrs mit europäischen Stellen wird grundsätzlich durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmt. In den in der Verordnung vorgesehenen Fällen kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen direkten Schriftverkehr zulassen.

Im übrigen sind die Aufgaben des sogenannten „Regelungsausschusses für die Interoperabilität (gem. Richtlinie 96/48/EG des Rates)“ in Art. 21 der Richtlinie festgelegt und ergeben sich weiterhin aus Art. 5 Abs. 1, Art. 6, Art. 7 d), Art. 11, Art. 17, Art. 19 Abs. 2, Art. 20 Abs. 4 der Richtlinie. Der Ausschuß handelt nach Geschäftsordnung (EG-Dokument 96/48-DV04), die er - gestützt auf Art. 21 Abs. 1 der Richtlinie - beschlossen hat.

Die Aufgaben der Bundesrepublik Deutschland im Regelungsausschuß werden durch einen Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wahrgenommen.

Zu § 5

Hierin ist das übliche Prozedere des Inkrafttretens der Verordnung geregelt. Als Datum für das Inkrafttreten ist der 1. April 1999 gewählt worden, um eine fristgerechte Umsetzung der Richtlinie (vor dem 9. April 1999) in nationales Recht zu erreichen, auch wenn die Verkündung wegen der Abstimmungsprozesse gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt.

Dies ist insoweit möglich, als für die Anwender - Eisenbahnen und Bahnindustrie - keine Belastungen durch das Inkrafttreten der Verordnung zu erwarten sind. Die Verordnung stellt insgesamt eine Begünstigung dar, da damit die Rechtsgrundlage für eine europaweite - im Geltungsbereich der Richtlinie - Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie die Durchführung von EG-Prüfverfahren der Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems geschaffen wird.

30.04.99

Beschluß
des Bundesrates

Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen
Hochgeschwindigkeitsbahnsystems
(Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - EIV -)

Der Bundesrat hat in seiner 737. Sitzung am 30. April 1999 beschlossen, der
Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.