

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung KOM(2002) 21 endg.; Ratsdok. 5744/02

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 4. März 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 25. Januar 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 69/94 = AE-Nr. 940191 und
Drucksache 835/98 = AE-Nr. 983215.

BEGRÜNDUNG

1. EINFÜHRUNG

1.1. EU-Rechtsvorschriften

Seit mit der Richtlinie 91/440/EWG die ersten Schritte in Richtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste unternommen wurden, ist deutlich geworden, dass es vor allem an den unterschiedlichen Eisenbahnsicherheitsvorschriften und verschiedenen nationalen Sicherheitsanforderungen liegt, dass der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr noch immer überwiegend nach konventionellen Mustern abgewickelt wird, nämlich durch nationale Eisenbahnunternehmen, die ihre Züge und Zuständigkeiten an den Grenzübergängen übergeben. Die Eisenbahnsicherheit bedarf einer grundlegenden Regelung auf europäischer Ebene.

Die Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG (Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr) und 2001/16/EG (konventioneller Eisenbahnverkehr) legen grundlegende Sicherheitsanforderungen für die Sicherheit von Teilsystemen fest, die in technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) näher bestimmt werden. Für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten sowie für die Durchführung des Prüfverfahrens für Teilsysteme werden benannte Stellen eingesetzt.

Die TSI gelten jedoch nicht für das vorhandene Eisenbahnmaterial und befassen sich weder mit generellen Sicherheitsanforderungen noch mit Management- oder Regelungsaspekten. Die bestehenden Teilsysteme wurden auf vielerlei Art bewertet und überprüft, so dass eine gegenseitige Anerkennung dieser Teilsysteme durch die Mitgliedstaaten und ihre Eisenbahnunternehmen erschwert wird.

Die Richtlinien 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und 95/19/EG, die sich u. a. mit Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen befasst, haben die Situation nur geringfügig verbessert. Sie sehen die Einführung einer in der gesamten Gemeinschaft gültigen Genehmigung vor, die mit nationalen Sicherheitsbescheinigungen für die verschiedenen Hoheitsgebiete, in denen ein Eisenbahnunternehmen tätig ist, kombiniert werden könnte. Es gibt allerdings nur wenige Eisenbahnunternehmen, die nach den Bestimmungen dieser Richtlinien grenzüberschreitende Verkehrsdienste durchführen.

Mit den Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG des Infrastrukturpakets wurde der Regelungsrahmen für die Sicherheit nur geringfügig geändert, indem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Sicherheitsvorschriften und -normen festzulegen und durchzusetzen sowie die Untersuchung von Unfällen zu gewährleisten.

1.2. Untersuchungen der Kommission

Das Weißbuch der Kommission von 1996 über eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft¹ nennt die Sicherheit als einen Bereich, dem die Kommission sich verstärkt zuwenden muss. Demnach sollte die Gemeinschaft gemeinsame Sicherheitsbewertungsverfahren und eine auf Wahrscheinlichkeiten beruhende Sicherheitsregelung entwickeln.

Im Anschluss an die im Rat erzielte Einigung über das Infrastrukturpaket im Dezember 1999 teilte die Kommission ihre Absicht mit, den gesetzlichen Rahmen mit einer Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit zu ergänzen. Die Vorarbeiten dazu hatten bereits im März 1999 mit einer Untersuchung über Sicherheitsvorschriften und -normen im Eisenbahnverkehr² begonnen und wurden im Februar 2000 abgeschlossen.

Der wichtigsten Empfehlung der Untersuchung zufolge sollte die Gemeinschaftspolitik darauf abzielen, bei der Regelung der Eisenbahnsicherheit schrittweise **ordnungsgemäße Verfahren** anzuwenden, die sicherstellen, dass

- Vorgänge dokumentiert werden,
- alle Beteiligten Zugang zu sachdienlichen Informationen erhalten und alle Betroffenen sich äußern können,
- Verfahren einheitlich und aufgrund genau festgelegter materieller (und verfahrensrechtlicher) Entscheidungsvorschriften angewandt werden,
- Entscheidungen begründet werden,
- Rechtsmittel bei einer unabhängigen Beschwerdestelle eingelegt werden können und
- Vorgänge vorzugsweise nach abgestuften Zeitplänen abgewickelt werden.

Weitere Empfehlungen beziehen sich auf folgende Aspekte: Bereitstellung von Informationen über Sicherheitsniveaus und Unfälle, strengere Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Analysen bei der Regelung der Eisenbahnsicherheit, Anwendung ordnungsgemäßer Verfahren und Trennung von Zuständigkeiten in den Mitgliedstaaten, Stärkung und Koordinierung der auf europäischer Ebene tätigen Stellen und Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur.

Die Untersuchung macht deutlich, dass in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit gegenwärtig verschiedene nationale Konzepte und Zielsetzungen bestehen und unterschiedliche Methoden angewandt werden. Je nach Mitgliedstaat variieren die technischen Normen und die Anforderungen in Bezug auf die Organisation von Personal und Management, und die Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, Personal und Eisenbahnunternehmen wurden nicht an die Bedürfnisse eines integrierten europäischen Eisenbahnsystems angepasst. Zahlreiche Sicherheitsanforderungen sind zwar auf technische und betriebliche Unterschiede der Eisenbahnnetze

¹ KOM(96) 421 endg.

² „National Economic Research Associates (NERA): Safety Regulations and Standards for European Railways“: Abschlussbericht, Bände I-V; Februar 2000

zurückführbar, doch herrscht in der Branche auch ein mangelndes Verständnis über die verschiedenen nationalen Konzepte und mitunter ein gegenseitiges Misstrauen, dessen Ursachen unzureichende Kenntnisse und fehlende Transparenz sind.

Die Umstrukturierung der europäischen Eisenbahnen hat zu einer Trennung der Funktionen von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen geführt, einem bis heute andauernden und sich fortentwickelnden Prozess. Zahlreiche der von den Akteuren der Eisenbahnbranche selbst wahrgenommenen Regulierungsfunktionen wurden öffentlichen Behörden übertragen, so dass es in dem Sektor auch bei der Regelung und dem Management von Sicherheit zu raschen Veränderungen kommen wird. Während dieser Übergangsphase kommt es darauf an, dass die Rollenverteilung zwischen den verschiedenen Akteuren genau definiert ist und in Europa die Zuständigkeiten für das Management, die Regelung und die Durchsetzung von Sicherheit in ähnlicher und harmonisierter Weise neu verteilt werden. Die Sicherheit darf weder durch die Marktöffnung beeinträchtigt werden; noch sollte Sicherheit als Vorwand für eine Bewahrung des Status quo dienen.

1.3. Sicherheitsniveau des europäischen Eisenbahnsystems

Das Sicherheitsniveau im europäischen Eisenbahnverkehr ist generell sehr hoch, insbesondere im Vergleich zum wichtigsten Konkurrenten unter den Verkehrsträgern, der Straße. Durch die Einführung zentraler Verkehrskontrollsysteme, automatischer Zugsicherungssysteme, aufprallsicherer Fahrzeuge und eines modernen Sicherheitsmanagements hat die Zahl der Unfalltoten sich in den vergangenen 30 Jahren erheblich verringert. In der EU kommen jährlich im Durchschnitt 100 Fahrgäste bei Unfällen zu Tode, wobei die Gesamtzahl der Todesopfer (vor allem Unbefugte und Fahrzeuginsassen auf Bahnübergängen) zwischen 800 und 900 pro Jahr liegt; im Gegensatz dazu sterben im Straßenverkehr jedes Jahr mehr als 40 000 Menschen.

Eisenbahnunglücke, ungeachtet ihres Zeitpunkts und der näheren Umstände, decken Sicherheitsmängel auf und weisen auf zusätzliche Risikominderungspotenziale hin. Kommen dabei Menschen zu Tode, so löst dies in der Öffentlichkeit heftige Reaktionen aus, und Bilder von den Unfallstellen in Eschede (Deutschland 1998) und Ladbroke Grove (Bahnhof Paddington, Vereinigtes Königreich 1999) führen vor Augen, welche katastrophale Auswirkungen menschliches oder technisches Versagen im Eisenbahnverkehr haben kann. In einer Gesellschaft, die immer weniger bereit ist, derartige Unfälle hinzunehmen, sollten Anstrengungen zur weiteren Risikominderung unternommen werden, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu beeinträchtigen. Diese Anstrengungen müssen vor dem Hintergrund des entstehenden Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste und Eisenbahnmateriale auf europäischer Ebene koordiniert und harmonisiert werden.

1.4. Sicherheitsrichtlinie

Der Vorschlag für eine Richtlinie über Sicherheitsvorschriften und die Untersuchung von Unfällen und Störungen im gemeinschaftlichen Eisenbahnverkehr bezieht sich auf vier wesentliche Problemkreise im Zusammenhang mit der Entwicklung sicherer Eisenbahnen in Europa: Harmonisierung des gesetzlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit sowie des Inhalts von Sicherheitsvorschriften; verbleibende Hindernisse im Hinblick auf eine fortschreitende Marktöffnung; Transparenz und Bereitstellung

von Informationen im Sicherheitsbereich; Untersuchung von schweren Unfällen und Störungen.

Mit der Richtlinie soll der gesetzliche Rahmen für ein einheitliches europäisches Eisenbahnsystem ergänzt werden; sie gehört zu einem Paket weiterer Vorschläge, insbesondere zur Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien und zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur. Für die Harmonisierung und die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze wird ein Stufenkonzept vorgeschlagen, in dem die erheblichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten berücksichtigt werden.

Der Übergang von nationalen Eisenbahnnetzen zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnsystem wird Zeit in Anspruch nehmen und große Anstrengungen von allen an dieser Entwicklung Beteiligten und Interessierten erfordern. Durch gleichzeitige Verbesserung der Markteffizienz und des Sicherheitsniveaus wird die Position der Eisenbahn gestärkt und die Möglichkeit geschaffen werden, die besonderen Vorteile dieses Verkehrsträgers auf dem Verkehrsmarkt zu nutzen.

2. GESETZLICHER RAHMEN IM BEREICH DER SICHERHEIT

2.1. Zuständigkeiten der Akteure

Die wichtigste Aufgabe bei der fortschreitenden Umstrukturierung der europäischen Eisenbahnen ist es, den gesetzlichen Rahmen im Bereich der Sicherheit sowie die Sicherheitsvorschriften in den Mitgliedstaaten und auf europäischer Ebene zu modernisieren und zu harmonisieren. Damit soll sichergestellt werden, dass die Zuständigkeiten gemeinsam festgelegt und verteilt werden und die Sicherheit während des Umstrukturierungsprozesses gewährleistet wird.

Die Hauptsorge der Sicherheitsfachleute des Sektors bezieht sich auf die Trennung zwischen Fahrwegbetrieb und Eisenbahnverkehrsdiensten, als deren Folge es bei der Steuerung der Sicherheit des beide Bereiche umfassenden Eisenbahnsystems zu Intransparenz und Unklarheiten kommen könnte. Im umstrukturierten Sektor wird eine einzelne Rechtsperson bzw. ein einzelnes Unternehmen nicht mehr die volle und ungeteilte Verantwortung für die Sicherheit tragen. Deshalb ist es von allergrößter Bedeutung, eine klare Unterscheidung zwischen den betrieblichen Zuständigkeiten der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen einerseits und den Regelungs- und Überwachungsaufgaben der Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten andererseits zu treffen. Es darf nicht geschehen, dass die für die Sicherheitsregelung zuständige Stelle betriebliche Aufgaben wahrnimmt und die Akteure so von ihrer Verantwortung entbindet.

Erfahrungen in Mitgliedstaaten, in denen eine vollständige institutionelle Trennung zwischen Fahrwegbetrieb und Eisenbahnverkehrsdiensten praktiziert wird, haben gezeigt, dass die betrieblichen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten aufgeteilt werden können, ohne die Sicherheit des Gesamtsystems zu gefährden. Hier sind auch die Erfahrungen aus anderen Verkehrsbereichen heranzuziehen, in denen strenge Sicherheitsvorschriften gelten, beispielsweise der Luftverkehr. Die Gesamtverantwortung für die Luftsicherheit in einem Mitgliedstaat liegt nicht bei einem bestimmten Flughafen oder nationalen Luftfahrtunternehmen; vielmehr müssen alle Akteure die Sicherheitsanforderungen erfüllen und im Rahmen der

gesetzlichen Vorschriften kooperieren, wobei die Sicherheitsbehörde den Zugang zum Verkehrssystem kontrolliert.

Der Fahrwegbetreiber muss eine sichere Infrastruktur bereitstellen und gegebenenfalls die Zugbewegungen durch Signalgebung und Zugsteuerungs-/Zugsicherungssysteme kontrollieren. Dabei stützt er sich zur Kontrolle von Risiken auf ein Sicherheitsmanagement und richtet sich nach den Vorschriften der zuständigen Behörden. Die Eisenbahnunternehmen müssen auf den Strecken unter Verwendung der vom Fahrwegbetreiber eingesetzten Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung ihren Betrieb durchführen. Der Fahrwegbetreiber sollte die Tätigkeiten der Eisenbahnunternehmen auch in anderen Bereichen koordinieren. Die Eisenbahnunternehmen praktizieren zur Kontrolle von Risiken ein Sicherheitsmanagement und befolgen die geltenden Vorschriften.

Die Richtlinie sieht vor, dass Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen in ihrem jeweiligen Systembereich gegenüber Benutzern, Kunden und Dritten die volle Verantwortung für den sicheren Betriebsablauf und für die Kontrolle der von ihnen verursachten Risiken tragen. Dies umfasst auch die von Herstellern, Auftragnehmern und Bewertungsstellen geleisteten Materiallieferungen und Dienstleistungen. Das Sicherheitsmanagement jedes Fahrwegbetreibers und jedes Eisenbahnunternehmens muss eine Kontrolle der Risiken vorsehen, die von Auftragnehmern verursacht werden oder durch die Einführung neuen Materials entstehen. Die Zulieferer und Bewertungsstellen sind für ihre Produkte und Dienstleistungen gegenüber dem Fahrwegbetreiber bzw. dem Eisenbahnunternehmen gemäß den üblichen Haftungsbestimmungen verantwortlich, so wie es die einzelstaatlichen Gesetze oder vertragliche Vereinbarungen vorsehen.

2.2. Nationale Sicherheitsbehörden

Die Richtlinie sieht vor, in den Mitgliedstaaten für die Sicherheitsregelung und -überwachung zuständige Behörden einzurichten und diese auf europäischer Ebene zu koordinieren. Für den Aufgabenbereich dieser Behörden wurde ein gemeinsamer Mindestumfang festgelegt.

Die zur Zeit geltenden Richtlinien erlauben es einer Vielzahl von Stellen, sich mit der Sicherheitsregelung zu befassen. In vielen Mitgliedstaaten wurden diese Aufgaben oder einige davon dem Fahrwegbetreiber übertragen, z. B. die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen. Entsprechend den Leitgedanken der Richtlinie 2001/14/EG sollten die Fahrwegbetreiber jedoch für das Angebot und die Zuteilung von Fahrwegkapazitäten sowie für die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur zuständig sein. Dies ist auf längere Sicht mit den Funktionen einer sicherheitsregelnden Stelle unvereinbar. Faire und transparente Regelungen erfordern eine Gleichbehandlung aller im Sektor tätigen Akteure unter der Aufsicht einer öffentlichen Behörde, um zu vermeiden, dass den Eisenbahnunternehmen die Kosten für Sicherheit und Risikokontrolle in unangemessener Weise aufgebürdet werden.

Um die Koordinierung der Sicherheitsregelung auf europäischer Ebene zu vereinfachen, müssen in allen Mitgliedstaaten die bestehenden Strukturen harmonisiert werden. Gemäß den Interoperabilitätsrichtlinien sind gegenwärtig die Mitgliedstaaten dafür zuständig, die Inbetriebnahme von Teilsystemen des transeuropäischen Eisenbahnnetzes zu genehmigen und ihre Konformität mit den

grundlegenden Anforderungen zu kontrollieren. Ferner sollen sie kontrollieren, ob die Interoperabilitätskomponenten die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

Die vorliegende Richtlinie geht einen Schritt weiter und überträgt diese Aufgaben den Sicherheitsbehörden, auch wenn dabei teilsystembezogene sowie auf die Interoperabilitätskomponenten bezogene grundlegende Anforderungen eine Rolle spielen, die nicht die Sicherheit betreffen. Aus demselben Grund müssen alle wichtigen Funktionen im Zusammenhang mit der Sicherheitsregelung, z. B. der Beschluss verbindlicher Sicherheitsvorschriften, in einer einzigen Stelle zusammengeführt werden. Die Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die sicherheitsregulatorischen Aufgaben mit der Marktregulierung gemäß der Richtlinie 2001/14/EG Artikel 30 oder mit den Aufgaben anderer Behörden im Bereich der Regulierung des Eisenbahnwesens zu kombinieren.

Es ist festzuhalten, dass der Richtlinienvorschlag keine Bestimmungen über die Art und Weise enthält, in der die Sicherheitsvorschriften erarbeitet werden. Auch wenn die formelle Entscheidungsbefugnis bei der Sicherheitsbehörde liegt, sollten die verschiedenen Akteure des Sektors und die entsprechenden Berufsorganisationen etwa bei der Erarbeitung von Sicherheitsvorschriften durchaus einbezogen werden. Die Fahrwegbetreiber könnten bei der Vorbereitung von Sicherheitsbescheinigungen eine Rolle spielen, insbesondere bei der Streckentauglichkeitsprüfung von Fahrzeugen.

Die bestehenden Behörden und andere Stellen, die gegenwärtig mit der Sicherheitsregelung befasst sind, wenden bei der Prüfung und Bewertung der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften eine Vielzahl unterschiedlicher Methoden an. Sie reichen von eingehenden technischen Prüfungen durch Inspektoren vor Ort bis zu Systeminspektionen und -audits, die häufig von unabhängigen Prüfern durchgeführt werden. Bei der Einführung eines europäischen Eisenbahnsicherheitskonzepts wird es zunehmend von Bedeutung sein, sich über die Art der Durchführung und den Umfang von Prüfungen zu verständigen, damit das Vertrauen zwischen den Sicherheitsbehörden und die gegenseitige Anerkennung von Ergebnissen gefördert werden.

Im Rahmen des Stufenkonzepts werden in der Richtlinie Verfahren zur Entwicklung gemeinsamer Prüfungs- und Bewertungsmethoden, die gemeinsamen Sicherheitsverfahren (CSM), festgelegt.

2.3. Harmonisierung nationaler Sicherheitsvorschriften

Die Sicherheitsvorschriften und -normen, z. B. Betriebsvorschriften, Signalvorschriften, Anforderungen an das Personal sowie technische Anforderungen an Fahrzeuge und feste Betriebseinrichtungen, sind vor allem auf nationaler Ebene entstanden. Die auf technischen Besonderheiten, mitunter aber auch auf unterschiedlichen Traditionen im Fahrzeugdesign, Unterschieden im Sicherheitsdenken oder in den arbeitsrechtlichen Bestimmungen basierenden nationalen Vorschriften stehen der Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnsystems im Wege. Mit den Interoperabilitätsrichtlinien wurde ein Harmonisierungsprozess in Gang gesetzt. Diese Richtlinien betreffen jedoch nicht den gesamten Anwendungsbereich der nationalen Sicherheitsvorschriften, und die Übergangszeit bis zur Verwirklichung der Interoperabilität wird in vielen Fällen Jahrzehnte dauern.

Die Güter- und Personenwagen wurden gemäß den einschlägigen Vorschriften des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und der entsprechenden RIV/RIC-Bestimmungen für den grenzüberschreitenden Verkehr konzipiert. In anderen Bereichen hat der UIC über seine Normblätter unverbindliche Standards herausgegeben. Im Kern ist die Sicherheitsregelung jedoch im Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten oder der staatlichen Eisenbahnmonopolunternehmen geblieben, da die Zusammenarbeit zwischen diesen Eisenbahnunternehmen in der Regel darin bestand, an den Grenzübergängen zwar die Personen- und Güterwagen zu übergeben, das Zugpersonal und die Lokomotiven jedoch nur auf den heimischen Strecken verkehren zu lassen.

Es ist daher notwendig, die Unterschiede bei den nationalen Vorschriften zu überwinden und als Ergänzung zu den Interoperabilitätsrichtlinien während der Übergangsphase, vor der Verabschiedung und Anwendung aller einschlägigen TSI, für eine Harmonisierung zu sorgen. In jedem Fall sollte die Erarbeitung neuer einzelstaatlicher Vorschriften oder die Änderung bestehender Vorschriften in dem Bewusstsein erfolgen, dass eine Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene erforderlich ist.

Für den Übergang zu gemeinsamen Sicherheitsvorschriften sieht die Richtlinie ein Notifizierungsverfahren vor, in dem neuen oder geänderten nationalen Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene zugestimmt werden muss.

3. BESEITIGUNG VON HINDERNISSEN AUF DEM WEG ZU EINEM FUNKTIONIERENDEN BINNENMARKT

3.1. Sicherheitsbescheinigung

Der zweite in der Richtlinie behandelte Problemkreis betrifft die Beseitigung von Hindernissen auf dem Weg zu einer fortschreitenden Markttöffnung und zu einem europäischen Binnenmarkt für Eisenbahnverkehrsdienste. Die *Sicherheitsbescheinigung*, die Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Verkehrsdiensten auf bestimmten Strecken erhalten, gilt weiterhin als das Mittel zur Erlangung einer Zugangsberechtigung für Eisenbahninfrastruktur. Die Anwendung der früheren EU-Richtlinien hat jedoch gezeigt, dass die Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung für den Betrieb in einem ausländischen Streckennetz mit Schwierigkeiten und großem Zeitaufwand verbunden ist. Die Schwierigkeiten werden häufig als unüberwindbar angesehen. Dies zeigt sich daran, dass der grenzüberschreitende Verkehr meist noch nach der herkömmlichen Kooperationsmethode abgewickelt wird, sogar von den neuen Unternehmen am Markt.

Die Sicherheitsbescheinigung umfasst gemäß den aktuellen Richtlinien verschiedene Bereiche: Zulassung der internen Organisation des Eisenbahnunternehmens; die Verpflichtung des Unternehmens, nationale Betriebsvorschriften zu beachten; Zulassung der Fahrzeuge sowie die Zulassung des Betriebspersonals.

In der vorliegenden Richtlinie wird das Konzept weiterentwickelt, indem für ein von allen Eisenbahnunternehmen einzuführendes Sicherheitsmanagement gemeinsame Anforderungen und Elemente eingeführt werden. Dem grundlegenden Konzept der Richtlinie entsprechend müssen auch die Fahrwegbetreiber ein

Sicherheitsmanagement einführen. Die Richtlinie sieht vor, dass ein in einem Mitgliedstaat bereits eingeführtes und zugelassenes Sicherheitsmanagement eines Eisenbahnunternehmens keiner erneuten Zulassung in den anderen Mitgliedstaaten mehr bedarf. Vielmehr wird die Genehmigung in der gesamten Gemeinschaft für die Art von Tätigkeit gelten, für die sie erteilt wurde. Die Europäische Eisenbahnagentur wird ein öffentliches Verzeichnis über alle derartigen Sicherheitsbescheinigungen führen.

Zusätzlich müsste das Eisenbahnunternehmen zusichern, nationale Vorschriften zu beachten und würde für alle Strecken, auf denen es die Erbringung von Verkehrsdiensten beabsichtigt, eine Zulassung für Personal und Fahrzeuge benötigen. Nach wie vor werden diese Bereiche hauptsächlich durch nationale Vorschriften geregelt; bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Zugtrassen nutzen, sind die Sicherheitsbehörden jedoch zur Zusammenarbeit verpflichtet.

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass Eisenbahnunternehmen, die die Aufnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten beabsichtigen, Möglichkeiten für Schulungen und für die Zulassung von Personal erhalten. Ferner wird ein Verfahren festgelegt, das die gegenseitige Anerkennung und die Zulassung von Fahrzeugen vorsieht, die bereits in mindestens einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind.

Die Existenz unterschiedlicher nationaler Sicherheitsbescheinigungen steht der Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnsystems jedoch weiterhin im Wege. Es sollte auf die Schaffung einer einheitlichen, in der gesamten Gemeinschaft gültigen Bescheinigung hingewirkt werden, die von allen Mitgliedstaaten anerkannt wird. Zur Erreichung dieses Ziels sieht die Richtlinie vor, die Agentur mit der Entwicklung einer Übergangsstrategie zu beauftragen.

3.2. Gemeinsame Sicherheitsziele und gemeinsame Sicherheitsverfahren

Eines der Hauptprobleme, das in dem mit Vertretern der Mitgliedstaaten besetzten Ausschuss über technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erörtert wurde, ist das fehlende Einvernehmen über das im europäischen Eisenbahnsystem zu erreichende Sicherheitsniveau. Dies kann zu gegenseitigem Misstrauen führen und als Argument für die Nichtzulassung von Eisenbahnunternehmen oder -material aus anderen Mitgliedstaaten dienen. Einige der TSI legen zwar Sicherheitsniveaus fest, denen ein bestimmtes Teilsystem, z. B. Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, entsprechen muss, doch werden im Interoperabilitätsprozess keine Sicherheitsniveaus für das Gesamtsystem festgelegt. Der Ausschuss gelangte jedoch zu der Auffassung, dass das gegenwärtige Sicherheitsniveau, obwohl quantitativ und im Detail nicht näher bestimmt, ausreichend ist.

Für die Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste muss daher das Vertrauen zwischen den am Markt tätigen Akteuren und zwischen den Mitgliedstaaten gestärkt werden. Zu diesem Zweck sieht die Richtlinie ein Verfahren zur Verabschiedung minimaler gemeinsamer Sicherheitsziele (CST) vor, die in Form von Kriterien für die auf Einzelpersonen und die Gesellschaft bezogene Risikoakzeptanz ausgedrückt werden. Für die verschiedenen Komponenten des Eisenbahnsystems, z. B. Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, konventionelles

Eisenbahnnetz und Strecken für den Güterverkehr, könnten unterschiedliche Sicherheitsziele gelten.

Außerdem werden gemeinsame Sicherheitsverfahren (CSM) entwickelt, anhand derer beurteilt wird, inwieweit die Sicherheitsziele erreicht wurden.

4. ANWENDUNG ORDNUNGSGEMÄSSER VERFAHREN BEI DER REGULIERUNG DES EISENBAHNWESENS

4.1. Bereitstellung von Informationen über Regelungen und Verfahren

Der dritte in der Richtlinie behandelte Problemkreis betrifft die Transparenz, den Zugang zu Informationen und die Anwendung ordnungsgemäßer Verfahren bei der einzelstaatlichen Regulierung des Eisenbahnwesens.

Die früheren staatlichen Eisenbahnmonopolunternehmen bildeten in vielerlei Hinsicht eine abgeschlossene Welt für sich. Es fand in erster Linie eine Selbstregulierung statt und es bestand keine wirkliche Notwendigkeit, die Öffentlichkeit über Sicherheitsfragen zu informieren und Entscheidungsprozesse transparent zu gestalten. Die Entwicklung von Betriebsvorschriften sowie die Zulassung von Personal und neuem Material waren meist interne Vorgänge. Ein offener Markt und eine Regulierung durch öffentliche Behörden werden den Eisenbahnsektor mit gesteigerten Anforderungen konfrontieren; er muss dieselbe Entwicklungsrichtung einschlagen wie die anderen Verkehrsträger.

Die Richtlinie sieht für die Eisenbahnbehörden gemeinsame Entscheidungsgrundsätze vor und sorgt für ihre Harmonisierung auf europäischer Ebene. Sie sieht vor, dass Vorschriften, Regelungen und Normen öffentlich zugänglich sind, stellt Zeitpläne auf und legt verbindliche Regeln fest, nach denen die Akteure gegen alle Entscheidungen Rechtsmittel einlegen können. Sie bestimmt außerdem, dass die Sicherheitsbehörde organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

4.2. Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

Es gibt nur wenige Informationen über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. In den Jahresberichten der Eisenbahnunternehmen werden sie normalerweise nicht veröffentlicht, und nur einige Mitgliedstaaten geben detaillierte Unfallstatistiken heraus. Der UIC trägt von den ihm angeschlossenen Eisenbahnunternehmen Unfalldaten zusammen und veröffentlicht einen Teil davon. Da es sich aber um eine freiwillige Maßnahme handelt und die Unfallstatistiken nur Angaben über UIC-Mitglieder enthalten, sind diese Statistiken, so wie alle anderen aufgrund von UIC-Zahlen geführten Statistiken über europäische Eisenbahnen, zu einer Informationsquelle geringerer Zuverlässigkeit angewachsen.

Die Kommission hat im Februar 2001 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs³ vorgelegt. Die Verordnung sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Unfalldaten vorlegen, die es ermöglichen, die Entwicklung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr generell einzuschätzen und Vergleiche zu anderen Verkehrsträgern anzustellen. In der

vorliegenden Richtlinie werden unfallbezogene Indikatoren genannt, die den in dem Verordnungsvorschlag geforderten Daten entsprechen. Sie werden gemäß den im Verordnungsvorschlag festgelegten Verfahren gesammelt.

Unfalldaten sind ohnehin kaum wirkungsvoll, wenn es darum geht, die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu bewerten und über zukunftsweisende Maßnahmen nachzudenken. Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten, haben jedoch eine enorme Wirkung auf das Sicherheitsempfinden. Den Risiken sollte nach Möglichkeit mit antizipierenden Maßnahmen begegnet werden, wobei erste Anzeichen als die nützlicheren Sicherheitsindikatoren heranzuziehen und auszuwerten sind. Die Richtlinie nennt einige der in den Mitgliedstaaten für die Bewertung des Sicherheitsniveaus verwendeten Indikatoren, z. B. überfahrene Haltesignale, Schienen- oder Radbrüche. Sie betreffen sowohl den Tätigkeitsbereich der Fahrwegbetreiber als auch den der Eisenbahnunternehmen. Als weitere Indikatoren für die Verfolgung und Überwachung von Sicherheitsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr können solche herangezogen werden, die sich auf den Standard des Schienennetzes, die Funktionsfähigkeit des Sicherheitsmanagements und auf Kosten beziehen.

Die vorgenannten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) sind in der Richtlinie aufgeführt, müssen jedoch im Rahmen des Ausschussverfahrens noch weiterentwickelt werden. Damit sie umfassend genutzt werden können, müssen sie auf gemeinsamen Begriffsbestimmungen, die nach Möglichkeit Standarddefinitionen aus der Statistik beinhalten, sowie auf gemeinsamen Berechnungsverfahren beruhen. Die Indikatoren ermöglichen es, die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in den Mitgliedstaaten und auf Gemeinschaftsebene zu überwachen und die Bewertung des Sicherheitsniveaus anhand der gemeinsamen Sicherheitsziele zu vereinfachen.

4.3. Jahresbericht

Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrwegbetreiber werden verpflichtet, ihrer zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde Jahresberichte über die Sicherheitsentwicklung vorzulegen; die Sicherheitsbehörde muss ihrerseits einen jährlichen Bericht veröffentlichen und der Europäischen Eisenbahnagentur vorlegen. Die Europäische Eisenbahnagentur wird die Informationen auf europäischer Ebene zur Verfügung stellen.

Diese Transparenz wird die verschlossenen Strukturen zunehmend öffnen und es allen Beteiligten ermöglichen, Erfahrungen auszutauschen und Vertrauen aufzubauen.

5. UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

5.1. Gegenwärtiger technischer Stand

Der vierte in der Richtlinie behandelte Problemkreis betrifft die Untersuchung von Unfällen und Störungen.

Die in den Mitgliedstaaten bestehenden Rechtsvorschriften über die Untersuchung von Unfällen sind äußerst vielfältig. Unfälle werden noch häufig von den staatlichen Eisenbahnunternehmen oder von den Ermittlungsbehörden wie Polizei und

Staatsanwaltschaft untersucht; in einigen Mitgliedstaaten wurden dafür jedoch unabhängige Untersuchungsstellen eingerichtet.

In Anlehnung an die in der Luftfahrt geltenden Rechtsvorschriften über die Untersuchung von Unfällen, die auf Gemeinschaftsebene in der Richtlinie 94/56/EG geregelt wird, gehen viele Mitgliedstaaten dazu über, auch bei anderen Verkehrsträgern für eine unabhängige Untersuchung von Unfällen zu sorgen und in bestimmten Fällen multimodale Untersuchungsstellen einzurichten, die sich am „National Transportation Safety Board“ (NTSB) der USA orientieren.

Schwere Eisenbahnunglücke lösen in der Öffentlichkeit heftige Reaktionen aus und machen es zunehmend notwendig, dass von unabhängiger Seite entsprechende Informationen bereitgestellt werden. Außerdem wird es mit der Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste und Eisenbahnmaterial noch wichtiger, europaweit Informationen auszutauschen und aus Unfällen und Störungen Lehren zu ziehen. Wenn innerhalb des Sektors Informationen zur Verfügung gestellt und verbreitet würden, könnten technische Fehler sowie Mängel in Betrieb und Management leichter lokalisiert und vermieden werden.

5.2. Zwei Arten von Untersuchungen

Im Zuge der Sicherheitsuntersuchung sollen zur Vermeidung von Wiederholungen die Unfallursachen bestimmt werden, während die polizeiliche Ermittlung (gerichtliche Untersuchung) zum Ziel hat, die gegebenenfalls für eine Straftat verantwortliche Person zu finden. Sofern es zu keiner Anklageerhebung kommt, wird der Polizeibericht in der Regel nicht veröffentlicht. Diese zwei Untersuchungen befassen sich mit unterschiedlichen Aspekten des Unfalls, beinhalten verschiedene Vorgehensweisen und erfordern unterschiedliche Fähigkeiten von Seiten der Ermittler. Sofern keine Trennung dieser Untersuchungen stattfindet, können die notwendigen Lehren in Bezug auf die Sicherheit niemals gezogen werden. Dafür müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die polizeilichen Ermittlungen die Sicherheitsuntersuchung nicht behindern oder verzögern und alle sachdienlichen Informationen ausgetauscht werden.

Die Beteiligten müssen ermutigt werden, im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung Informationen und Beweismaterial beizutragen, ohne fürchten zu müssen, dass dieser Beitrag gegen sie verwendet wird. Deshalb sollte der einzige Zweck der Untersuchung darin bestehen, die Ursachen des Unfalls oder der Störung zu bestimmen und damit Wiederholungen vorzubeugen. Die sich aus einer solchen Untersuchung ergebenden Empfehlungen sollten keine Vermutung der Schuld oder Haftung beinhalten. Die Untersuchung sollte durch Offenheit und Transparenz gekennzeichnet sein und ihre Ergebnisse sind zu veröffentlichen.

5.3. Unabhängige Untersuchungsstelle

Unfälle ab einer bestimmten Schwere sollten von einer ständigen Stelle untersucht werden. Damit soll die Kohärenz der Untersuchungen gewährleistet sowie die Harmonisierung und Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene gefördert werden. Die ständige Stelle muss auch die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen überwachen, die nach solchen Untersuchungen ausgesprochen werden.

Im Interesse des öffentlichen Vertrauens und des Vertrauens der beteiligten Akteure in die Sicherheitsuntersuchungen müssen diese von einer unabhängigen Stelle durchgeführt werden. Da Unfallursachen häufig mit Sicherheitsvorschriften und der Zulassung von Eisenbahnunternehmen, Personal und Fahrzeugen im Zusammenhang stehen, sollte die Untersuchungsstelle auch von der für die Sicherheitsregelung zuständigen Stelle unabhängig sein. Vielmehr ist die Sicherheitsbehörde in der Regel die Hauptadressatin der Empfehlungen und dafür zuständig, dass die sich aus den Untersuchungen ergebenden Verbesserungen im Sicherheitsbereich angewandt und durchgesetzt werden.

5.4. Obligatorische Untersuchungen

Schwere Eisenbahnunglücke wie Entgleisungen und Kollisionen, bei denen Menschen getötet werden, geschehen zwar selten, erregen jedoch stets großes öffentliches Aufsehen und das Interesse der Sicherheitsfachleute in ganz Europa. Es ist daher sinnvoll, für Unfälle ein Mindestausmaß festzulegen, bei dem eine Untersuchung durch eine unabhängige Stelle obligatorisch ist. Andere schwere Unfälle, z. B. Unfälle auf Bahnübergängen, Brände und das Verlieren gefährlicher Güter, sollten ebenfalls untersucht werden, sofern dies gerechtfertigt oder für die Sicherheit von Bedeutung ist. Dabei sollte die Untersuchungsstelle über die Notwendigkeit einer solchen Untersuchung entscheiden können.

Der Entwicklung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr sollte ein vorausschauendes Konzept zugrunde liegen. Deshalb ist die Untersuchung von schweren Störungen und Beinaheunfällen, obwohl dies von öffentlicher Seite nur selten gefordert wird, oft wichtiger als die Untersuchung von Unfällen. Es sollte unter Berücksichtigung einiger in der Richtlinie festgelegter Grundsätze im Ermessen der Untersuchungsstelle liegen, Störungen und Beinaheunfälle zu untersuchen oder nicht.

Neben den schweren Unfällen und Störungen, die von einer unabhängigen Stelle zu untersuchen sind, gibt es zahlreiche andere Ereignisse, die in der einen oder anderen Form zu untersuchen sind. Das Sicherheitsmanagement von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen sieht vor, dass alle Unfälle und Störungen untersucht sowie innerhalb der jeweiligen Organisationen entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Auch die Sicherheitsbehörde kann als Teil ihrer Überwachungsaufgaben bestimmte Untersuchungen durchführen.

6. BEZUG ZU ANDEREN VORSCHLÄGEN

6.1. Interoperabilität und Sicherheit

Die Sicherheitsrichtlinie sollte nicht ohne ihren Bezug zu anderen Rechtsvorschriften gesehen werden. Sie bildet auf Systemebene eine Parallele zu den teilsystembezogenen Inhalten der Interoperabilitätsrichtlinien und stützt sich auf denselben Ausschuss (eingesetzt nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG), der sich mit der Erarbeitung der TSI befasst. Die Richtlinie gewährleistet daher eine kohärente Weiterentwicklung von Interoperabilität und Sicherheit.

Die Richtlinie baut außerdem auf dem in diesem Paket enthaltenen Vorschlag zur Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien auf. Ihr Ausgangsgedanke ist insbesondere

mit der Forderung verbunden, den Geltungsbereich dieser Richtlinien nicht länger auf das transeuropäische Eisenbahnnetz zu beschränken, sondern auf das gesamte europäische Eisenbahnsystem auszuweiten.

Das Stufenkonzept ist dem der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems ähnlich; sein Erfolg wird in entscheidendem Maße von der Unterstützung der Akteure des Sektors und der in demselben Paket vorgeschlagenen Europäischen Eisenbahnagentur abhängen.

6.2. Europäische Eisenbahnagentur

Die Agentur wird Vorschläge zu den gemeinsamen Sicherheitszielen und den gemeinsamen Sicherheitsverfahren erarbeiten und Änderungen zu den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren vorbereiten. Sie wird harmonisierte Begriffsbestimmungen und Berechnungsverfahren im Zusammenhang mit diesen Indikatoren erarbeiten und für die Koordinierung der nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zuständig sein. Die Agentur wird neue einzelstaatliche Sicherheitsvorschriften sorgfältig prüfen, Aufzeichnungen und Verzeichnisse über Sicherheitsindikatoren, Untersuchungsberichte und Sicherheitsbescheinigungen führen sowie die Entwicklung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr überwachen. Sie wird für die Anwendung dieser Richtlinie unverzichtbar sein.

Die Erarbeitung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften wäre ohne die intensive Beteiligung der Akteure des Sektors unmöglich. Im Hinblick auf die Interoperabilität bedeutet dies, dass die Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und Hersteller über ihre jeweiligen Organisationen an der Vorbereitung der Vorschläge durch die Agentur entscheidend mitwirken müssen. Bei der Entwicklung von Sicherheitszielen, Sicherheitsverfahren und -indikatoren sowie bei der Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen sollten auch die zuständigen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten in den Prozess eingebunden werden.

Die Beteiligung des Sektors wird in der Verordnung über die Einrichtung der Agentur näher geregelt und ist nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

6.3. Resultierende Änderungen der bestehenden Richtlinien

Da die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen Gegenstand dieser Richtlinie ist, wird der Artikel 32 der Richtlinie 2001/14/EG redundant; die Richtlinie sollte daher geändert werden. Dies erfolgt durch die vorliegende Richtlinie zusammen mit entsprechenden Änderungen des Artikels 30 (Beschwerdemöglichkeit im Zusammenhang mit Sicherheitsbestimmungen) und des Titels der Richtlinie. Die Bestimmungen des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 91/440/EWG sind ebenfalls Gegenstand der Sicherheitsrichtlinie; dieser Artikel wird in dem in diesem Paket enthaltenen Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG aufgehoben.

Die Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen überschneidet sich in gewissem Maße mit den in der Sicherheitsrichtlinie genannten Anforderungen an das Sicherheitsmanagement. Die vorliegende Richtlinie ändert daher Teile des Artikels 8 sowie Ziffer II des Anhangs der Richtlinie 95/18/EG.

7. BEGRÜNDUNG DES VORSCHLAGS

Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtung der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt und inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z. B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Der Vertrag sieht die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vor, in deren Rahmen die Gemeinschaft unter anderem für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gemeinsame Regeln aufstellen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen kann. Ein gemeinschaftlicher Regelungsrahmen für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr betrifft alle Mitgliedstaaten und ist für die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik und des Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste erforderlich.

Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Für die geplanten Maßnahmen sind Gemeinschaft und Mitgliedstaaten gemäß Artikel 71 EG-Vertrag gemeinsam zuständig.

Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die Mitgliedstaaten sind nicht in der Lage, die Sicherheitsvorschriften zu harmonisieren und gemeinsame Grundsätze für die Eisenbahnsicherheit sowie gemeinsame Sicherheitsziele und gemeinsame Sicherheitsverfahren aufzustellen. Dies ist nur durch Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene zu erreichen.

Welchen zusätzlichen praktischen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die vorliegende Richtlinie wird zusammen mit anderen Vorschlägen dieses Pakets den Regelungsrahmen für einen offenen Eisenbahnverkehrsdienstemarkt, insbesondere im Güterverkehr, vervollständigen. Dies ist notwendig, damit der die letzten 30 Jahre anhaltende Niedergang des Eisenbahnverkehrs gestoppt wird. Die Revitalisierung der Eisenbahn ist Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik und Voraussetzung für ein nachhaltigeres Verkehrssystem in Europa.

Ein Nichttätigwerden würde die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs sowie seine Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz beeinträchtigen. Dies würde langfristig das gesamte europäische Verkehrssystem in Mitleidenschaft ziehen und die durch Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und Unfälle verursachten Kosten in die Höhe treiben.

Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Die einzig geeignete Möglichkeit ist eine an die Mitgliedstaaten gerichtete Richtlinie. Viele der in dem Vorschlag enthaltenen Bestimmungen müssen in den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt und in die bestehenden gesetzlichen Regelungen über Eisenbahnsicherheit integriert werden.

Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?

Eine Richtlinie ist wie erwähnt die am besten geeignete Maßnahme. Die vorliegende Richtlinie bietet zudem einen Rahmen für zukünftige Entscheidungsprozesse der Gemeinschaft und lässt Raum für die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und Sicherheitsverfahren sowie für die Weiterentwicklung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren und die Anpassung technischer Anhänge. Beschlüsse zu diesen Fragen wird die Kommission in einem Ausschussverfahren fassen, an dem die Mitgliedstaaten beteiligt sind.

8. BEMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN

8.1. Kapitel I

8.1.1. Artikel 2

Der Geltungsbereich der Richtlinie deckt sich überwiegend mit dem der in diesem Paket vorgeschlagenen Interoperabilitätsrichtlinien. Im Vergleich zu den Richtlinien des Infrastrukturpakets 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG wurde der Geltungsbereich erweitert, damit alle relevanten im europäischen Verkehrssystem tätigen Eisenbahnunternehmen berücksichtigt werden, ungeachtet der geografischen Ausdehnung ihres Tätigkeitsbereichs sowie der Frage, ob sie inländische oder grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen.

Den Mitgliedstaaten steht es frei, abgetrennte Eisenbahnnetze und private Gleisanschlüsse auszunehmen, sofern die auf diesen Strecken tätigen Eisenbahnunternehmen nicht an Aktivitäten im Hauptnetz beteiligt sind.

8.1.2. Artikel 3

Die Begriffsbestimmungen der Richtlinie werden mit denen anderer Richtlinien in Einklang gebracht. Dies gilt nicht für die Definition von „Eisenbahnunternehmen“; in der vorliegenden Richtlinie werden darunter alle derartigen Unternehmen und nicht nur solche verstanden, die im Besitz einer Genehmigung sind. Daraus folgt, dass Fahrwegbetreiber insofern als Eisenbahnunternehmen gelten können, als sie Verkehrsdienste erbringen, z. B. in Form von Instandhaltungsarbeiten und Materiallieferungen.

Die endgültige Festlegung der Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit den Sicherheitsindikatoren geschieht im Rahmen des Ausschussverfahrens zur Anpassung des Anhangs I.

8.2. Kapitel II

8.2.1. Artikel 4

Das in den Mitgliedstaaten zur Zeit vorhandene Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr gilt generell als ausreichend und sollte insgesamt aufrechterhalten werden. Um das allgemeine Sicherheitsniveau nicht zu gefährden, sollten daher bei der Einführung neuer Aktivitäten und neuen Materials entsprechende Risikobewertungen durchgeführt werden. Bei Verbesserungen im Sicherheitsbereich sollten die Kosten und andere Faktoren berücksichtigt werden, die sich auf die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems niederschlagen. Bei

der Schaffung des Regelungsrahmens sollten die Mitgliedstaaten sich von einer auf die europäischen Belange ausgerichteten Sichtweise leiten lassen.

Wie in Artikel 9 näher ausgeführt wird, sollte die volle Verantwortung für einen sicheren Betrieb bei den Fahrwegbetreibern und den Eisenbahnunternehmen liegen.

8.2.2. *Artikel 5*

Die Agentur erarbeitet die gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) und gemeinsamen Sicherheitsverfahren (CSM) und stützt sich dabei auf die Auswertung der in den Mitgliedstaaten bestehenden Ziele und Verfahren. Diese Erarbeitung bedarf der Erteilung eines Mandats in den Fällen, in denen es um die Aufstellung von Prioritäten und Zeitplänen gehen könnte. Die Mitgliedstaaten sind im Rahmen des Ausschussverfahrens an den Beschlüssen beteiligt.

Die Sicherheitsziele beschreiben ein Sicherheitsmindestniveau, wobei die Mitgliedstaaten durchaus anspruchsvollere Ziele festlegen können, z. B. für die Infrastruktur, sofern keine über die CST hinausgehenden Anforderungen an die Eisenbahnunternehmen gestellt werden.

Im Rahmen der CSM könnte der Einsatz unabhängiger Sicherheitsprüfer harmonisiert werden, die die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen überprüfen und die Konformität mit den Bedingungen der Sicherheitsbescheinigung bewerten.

8.2.3. *Artikel 6*

Es gibt nur wenige Beispiele für gegenwärtig verwendete Sicherheitsindikatoren. Trotz der Veröffentlichung von Unfallstatistiken gilt es festzuhalten, dass ihnen keine einheitlichen Begriffsbestimmungen zugrunde liegen. Der Anhang enthält eine vorläufige Aufstellung von Sicherheitsindikatoren, und das im Artikel beschriebene Verfahren ermöglicht es, diese fortzuentwickeln sowie Begriffsbestimmungen und Berechnungsmethoden zu harmonisieren.

8.2.4. *Artikel 7 und 8*

Dieser Artikel befasst sich lediglich mit dem förmlichen Beschluss oder der Genehmigung nationaler Vorschriften. An dem mit einem solchen Beschluss abgeschlossenen Verfahren können durchaus andere Stellen als die Sicherheitsbehörde beteiligt sein, z. B. sektorspezifische Organisationen.

Im Sinne der Richtlinie stellt die gegenwärtige Lage, in der nach wie vor überwiegend nationale Vorschriften maßgebend sind, einen Übergangszustand auf dem Weg zu einer Situation dar, in der die Anwendung europäischer Vorschriften der Normalfall sein wird. Zur Vermeidung zusätzlicher Hindernisse und um den Harmonisierungsprozess voranzutreiben, legen die Artikel ein Verfahren fest, nach dem neue und geänderte nationale Vorschriften sorgfältig geprüft und auf Gemeinschaftsebene gebilligt werden müssen. Dies entspricht dem der Richtlinie zugrunde liegenden allgemeinen Konzept einer schrittweisen Harmonisierung.

8.2.5. *Artikel 9*

Die zur Zeit geltenden Richtlinien schreiben ein Sicherheitsmanagement nicht ausdrücklich vor, obwohl Bezugnahmen auf die interne Organisation von

Eisenbahnunternehmen die Einrichtung eines solchen Managements implizieren. Gestützt auf Erfahrungen der Mitgliedstaaten enthält dieser Artikel sowie der Anhang III gemeinsame Anforderungen und Definitionen für die wichtigsten Elemente des Sicherheitsmanagements. Die Anforderungen gelten in gleichem Maße für Eisenbahnunternehmen und für Fahrwegbetreiber; eine Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 ist jedoch nur für das Sicherheitsmanagement von Eisenbahnunternehmen erforderlich. Es steht den Mitgliedstaaten allerdings frei, für ihre Fahrwegbetreiber nationale Bescheinigungen oder Genehmigungen einzuführen.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung über die Einrichtung der Agentur könnte eine europäische Norm für ein Sicherheitsmanagement entwickelt werden, die auf den Grundsätzen dieses Artikels und des Anhangs III aufbaut. Eine solche Norm wird eine unabhängige Bewertung der Konformität des auf Gemeinschaftsebene gültigen Sicherheitsmanagements vereinfachen.

8.3. Kapitel III

8.3.1. Artikel 10

Dieser Artikel unterteilt die Sicherheitsbescheinigung in zwei Elemente: eines, das sich auf das Sicherheitsmanagement bezieht und in ganz Europa Gültigkeit besitzt, und ein zweites, das sich auf das betreffende Schienennetz bezieht und sich mit den Sicherheitsvorschriften, den Fahrzeugen und dem Personal befasst, die für einen sicheren Betrieb notwendig sind. Das Endziel ist die Schaffung einer einzigen, auf Gemeinschaftsebene gültigen Sicherheitsbescheinigung.

8.3.2. Artikel 11

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die Bereitstellung von Informationen an Eisenbahnunternehmen und die Verpflichtung der Sicherheitsbehörden, Antragstellern Orientierungshilfe zu leisten, einer Regulierung bedarf. Das Antragsverfahren ist in einzelnen Etappen durchzuführen.

8.3.3. Artikel 12

Ein entscheidender Aspekt der Sicherheitsbescheinigung betrifft die Schulung und die Zulassung des Personals, insbesondere von Zugführern. Wenn ein um eine Sicherheitsbescheinigung nachsuchendes Eisenbahnunternehmen in dem Mitgliedstaat, in dem es seinen Betrieb aufnehmen will, kein geschultes und zugelassenes Personal einstellen kann, so muss es sich darauf verlassen können, dass für sein vorhandenes Personal Schulungs- und Zulassungsmöglichkeiten geboten werden. Da Schulungen sich inhaltlich auf Betriebsvorschriften, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie auf Streckenkenntnisse und Notfallverfahren beziehen, werden sie auf absehbare Zeit auf die nationalen Eisenbahnnetze beschränkt bleiben.

Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden müssen sicherstellen, dass allen um eine Sicherheitsbescheinigung nachsuchenden Eisenbahnunternehmen Schulungs- und Zulassungsmöglichkeiten geboten werden. Sofern diese Möglichkeiten in einigen Fällen noch von Monopolunternehmen bereitgestellt werden, sollte eine Marköffnung zu gleichen und nichtdiskriminierenden Bedingungen erfolgen.

8.3.4. *Artikel 13*

Ein in einem bestimmten Mitgliedstaat tätiges Eisenbahnunternehmen, das in einem anderen Mitgliedstaat eine Sicherheitsbescheinigung beantragt, erwartet in der Regel auch die Zulassung seiner vorhandenen Fahrzeuge, z. B. Lokomotiven. Sofern die Fahrzeuge die Sicherheitsanforderungen erfüllen, die für das Streckennetz gelten, für das sie ursprünglich zugelassen wurden, sollten sie vorbehaltlich einschränkender Infrastrukturparameter auch in weiteren Mitgliedstaaten anerkannt werden. Hierbei wird der Annahme Rechnung getragen, dass das in den Mitgliedstaaten bestehende Sicherheitsniveau generell als ausreichend gilt, auch wenn die Einzelvorschriften aus kulturellen oder historischen Gründen voneinander abweichen können.

Die Praxis hat gezeigt, dass bei der Zulassung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge in weiteren Mitgliedstaaten in der Regel Vorschriften und Verfahren angewandt werden, die dort für neue Fahrzeuge gelten, obwohl vielmehr ein Vergleich mit bestehenden und in Betrieb befindlichen Fahrzeugen gerechtfertigt wäre. Bei der Anwendung nationaler Vorschriften sollten geringfügige Ausnahmen gemacht werden, sofern die Sicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. In solchen Fällen sollte die Beweislast beim Antragsteller liegen.

8.3.5. *Artikel 14*

Dieser Artikel sieht vor, im Einklang mit dem Konzept einer schrittweisen Harmonisierung die Zulassungsvoraussetzungen und die Leitfäden für Antragsteller zu harmonisieren.

8.4. **Kapitel IV**

8.4.1. *Artikel 15 und 16*

Um den Informations- und Erfahrungsaustausch sowie die Koordinierung auf Gemeinschaftsebene zu erleichtern, bedarf es einer Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten bestehenden Strukturen im Bereich der Sicherheitsregelung. Dabei sollten die Regelungsbefugnisse öffentlichen Stellen übertragen werden, die mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet sind. Der Artikel enthält einen Mindestumfang an Regulierungs- und Überwachungsaufgaben und beschreibt eine Reihe gemeinsamer Entscheidungsgrundsätze. Den Mitgliedstaaten steht es frei, diese Aufgaben den nach Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichteten Regulierungsstellen zu übertragen.

8.5. **Kapitel V**

8.5.1. *Artikel 18*

Die in diesem Artikel behandelten Untersuchungen beziehen sich ausschließlich auf den Sicherheitsaspekt und die damit verbundenen Ziele. Den Mitgliedstaaten steht es frei, eine gleichzeitige gerichtliche Untersuchung vorzuschreiben. Die Sicherheitsbehörde kann im Rahmen der ihr im Sicherheitsbereich übertragenen Überwachungsaufgaben auch mit anderen Untersuchungen betraut werden.

Der Definition von Ereignissen, die eine obligatorische Untersuchung im Sinne dieses Kapitels erfordern, liegen Erwägungen zugrunde, die unter Berücksichtigung europäischer Interessen sinnvoll erscheinen. Den Mitgliedstaaten steht es frei, auch

Ereignisse, die das in diesem Artikel definierte Ausmaß nicht erreichen, in derselben Weise untersuchen zu lassen.

8.5.2. *Artikel 19*

Die Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass die gerichtliche Untersuchung und die Sicherheitsuntersuchung unabhängig voneinander und zugleich kooperativ durchgeführt werden, Beide Untersuchungen erfordern den Zugang zum Unfallort, zu den Beweismitteln und den Zeugen. Sofern gesetzlich nicht anders geregelt, besitzt die gerichtliche Untersuchung in den meisten Mitgliedstaaten Vorrang vor der Sicherheitsuntersuchung. Mit diesem Artikel soll sichergestellt werden, dass bei der Sicherheitsuntersuchung alle notwendigen Beweismittel zugänglich sind und es zu keinem Konflikt mit den zuständigen Behörden kommt.

8.5.3. *Artikel 20*

Die Kriterien für die Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle werden genau festgelegt, damit Berührungspunkte mit den Akteuren des Sektors vermieden werden. Eine Übertragung der Aufgaben an andere bestehende Stellen ist jedoch möglich, z. B. an Untersuchungsstellen für andere Verkehrsträger, Universitäten, technische Institute oder andere geeignete unabhängige Organisationen.

Die Unabhängigkeit des für die Untersuchungen jeweils unter Vertrag genommenen Ermittlungspersonals wird durch die Unabhängigkeit der Stelle und ihre internen Vorschriften, die der betreffende Mitgliedstaat festlegt, sichergestellt. Der ständige Charakter der Stelle wird durch die Bedingung gewährleistet, mindestens einen Untersuchungsbeauftragten zu verpflichten. Dies stellt zugleich eine Mindestvoraussetzung dar, wenn die Stelle in der Lage sein soll, auf einen Unfallbericht sofort zu reagieren.

Angesichts des entstehenden Binnenmarktes ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen von Unfällen zunehmend auf europäischer Ebene spürbar werden. Daher sollte die EEA den nationalen Untersuchungsstellen mit ihrer Sachkenntnis zur Seite zu stehen.

8.5.4. *Artikel 21 und 22*

Der Zweck von Sicherheitsuntersuchungen ist es, Informationen bereitzustellen und Unfällen vorzubeugen. Deshalb muss es allen Beteiligten möglich sein, sich zu äußern und Informationen zu der Untersuchung beizutragen. Die Öffentlichkeit wird nur dann Vertrauen in eine öffentliche Untersuchung setzen, wenn diese offen und transparent ist und alle Beteiligten die Möglichkeit erhalten, sich vor der Veröffentlichung des Abschlussberichts zu äußern. Die Berichte müssen allen Beteiligten sowie den Fachleuten des Sektors zur Verfügung gestellt werden.

8.5.5. *Artikel 22*

Für die Sicherheitsuntersuchungen wird vor allem deshalb eine ständige Stelle gefordert, weil dies die Kohärenz der Sicherheitsempfehlungen sicherstellt. Die Untersuchungsstelle soll ferner die Einhaltung von Empfehlungen kontrollieren.

8.6. Kapitel VI und VII

8.6.1. Artikel 25 und 26

Im Einklang mit dem Konzept einer schrittweisen Harmonisierung schafft diese Richtlinie insbesondere die Grundlagen für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft. Die in den Anhängen zu der Richtlinie aufgeführten Anforderungen können im Rahmen des Ausschussverfahrens an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt angepasst werden. Die Agentur wird bei der Ausgestaltung der Anhänge sowie bei der Erarbeitung von CST und CSM eine entscheidende Rolle spielen.

Der enge Bezug zwischen dieser Richtlinie und den Interoperabilitätsrichtlinien führte dazu, einen gemeinsamen, mit Vertretern der Mitgliedstaaten besetzten Ausschuss zu nutzen. Dieser wird die Kohärenz zwischen den TSI und der Sicherheitsrichtlinie gewährleisten.

8.7. Kapitel VII

8.7.1. Artikel 27 und 28

In Artikel 9 dieser Richtlinie werden die Inhalte näher geregelt, die bereits Gegenstand von Teilen des Artikels 8 und des Anhangs der Richtlinie 95/18/EG sind. Ferner werden die in der Richtlinie 2001/14/EG festgelegten Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung durch die vorliegende Richtlinie ersetzt und sollten daher aufgehoben werden.

9. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Der Vorschlag enthält keinen Finanzbogen. Die mit dem Vorschlag verbundenen Kosten (technische Unterstützung bei der Schaffung eines gemeinsamen Konzepts für die Eisenbahnsicherheit und die Harmonisierung von Sicherheitsvorschriften) gehen zu Lasten der Europäischen Eisenbahnagentur und sind im Finanzbogen zur vorgeschlagenen Verordnung über die Einrichtung dieser Agentur enthalten. Die im vorliegenden Vorschlag festgelegten Entscheidungsverfahren werden darüber hinaus von einem bestehenden Ausschuss (Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG) durchgeführt. Die Kosten für eventuell erforderliche zusätzliche Sitzungen werden im Rahmen der Haushaltslinie für diesen Ausschuss verbucht.

2002/0022(COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

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 Kommission⁴,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁶,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁷,

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 Gemeinschaft⁸ begonnenen Bemühungen um die Errichtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste muss ein gemeinsamer Rahmen für die Regelung der Eisenbahnsicherheit geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten entwickeln ihre Sicherheitsvorschriften und -normen bis heute überwiegend nach einzelstaatlichen Methoden unter Zugrundelegung nationaler technischer und betrieblicher Konzepte. Gleichzeitig erschweren Unterschiede grundsätzlicher, konzeptueller und kultureller Art die Überwindung technischer Hindernisse und die Aufnahme grenzüberschreitender Verkehrsdienste.
- (2) Die Richtlinie 91/440/EWG, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen⁹ sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG (AbI. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

⁹ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).

Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung¹⁰ sehen die Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor und markieren damit den Beginn einer Regulierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes. Die Sicherheitsbestimmungen haben sich jedoch als unzureichend erwiesen, und unterschiedliche Sicherheitsanforderungen stehen einem reibungslosen Eisenbahnverkehr in der Gemeinschaft weiterhin entscheidend im Wege. Von besonderer Bedeutung ist die Harmonisierung folgender Bereiche: der gesetzliche Rahmen in den Mitgliedstaaten, Sicherheitsvorschriften, Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie die Untersuchung von Unfällen.

- (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen oder regionalen Sicherheitsvorschriften; sie werden häufig von kommunalen oder regionalen Behörden kontrolliert und unterliegen nicht den Anforderungen für die Interoperabilität oder die Erteilung von Genehmigungen in der Gemeinschaft. Ferner unterliegen Straßenbahnen häufig Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, so dass bei ihnen eine ausschließliche Anwendung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften nicht möglich wäre. Deshalb sowie aufgrund des Subsidiaritätsprinzips gemäß Artikel 5 EG-Vertrag sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, derartige Stadtbahnen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen.
- (4) Das Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft verfügt generell über ein hohes Sicherheitsniveau, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Das Sicherheitsniveau muss während der andauernden Umstrukturierungsphase aufrechterhalten werden; diese ist dadurch gekennzeichnet, dass Funktionen, die in den vormals integrierten Eisenbahnunternehmen gebündelt waren, getrennt werden und die Selbstregulierung des Eisenbahnsektors zunehmend durch öffentliche Regulierung ersetzt wird. Die Sicherheit sollte, unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und soweit angemessen und durchführbar, durch Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt weiter verbessert werden.
- (5) Die Betreiber des Eisenbahnsystems, Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen, sollten in dem sie betreffenden Systembereich die volle Verantwortung für die Sicherheit tragen. Die Mitgliedstaaten sollten klar unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung für die Sicherheit und der Aufgabe der Sicherheitsbehörden, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung der Betreiber zu überwachen.
- (6) Die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹¹ und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems¹² legen zwar Sicherheitsanforderungen für die Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnnetzes fest, definieren jedoch keine gemeinsamen Anforderungen für das

¹⁰ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

¹¹ ABl. L 262 vom 16.10.1996, S. 18 [Richtlinie geändert durch die Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG (ABl. L ...)].

¹² ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. [Richtlinie geändert durch die Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG (ABl. L ...)].

Gesamtsystem und enthalten keine näheren Bestimmungen zu Fragen der Regelung, des Managements und der Überwachung von Sicherheit. Vor dem Hintergrund der Festlegung von teilsystembezogenen Sicherheitsmindestniveaus durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ist es zunehmend von Bedeutung, auch für das Gesamtsystem Sicherheitsziele zu definieren.

- (7) Gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsverfahren (CSM) sollten schrittweise eingeführt werden, damit ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet wird und Instrumente zur Verfügung stehen, die eine Bewertung des Sicherheitsniveaus sowie der Leistung der Betreiber auf europäischer Ebene und in den Mitgliedstaaten ermöglichen.
- (8) Informationen über die Sicherheit des Eisenbahnsystems sind kaum vorhanden und werden in der Regel nicht veröffentlicht. Daher müssen gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt werden, die eine Beurteilung der Systemkonformität im Hinblick auf die CST ermöglichen und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn vereinfachen.
- (9) Die häufig auf nationalen technischen Normen basierenden einzelstaatlichen Sicherheitsvorschriften sollten schrittweise durch Vorschriften ersetzt werden, denen gemeinsame, in TSI festgelegte Normen zugrunde liegen. Neue einzelstaatliche Vorschriften sollten mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen und den Übergang zu einem gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzept erleichtern; sie sollten daher Gegenstand eines gemeinschaftlichen Genehmigungsverfahrens sein.
- (10) Es bedarf technischer Unterstützung auf Gemeinschaftsebene, um CST, CSM und CSI zu entwickeln und die Verwirklichung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzepts zu vereinfachen. Die durch die Verordnung (EG) Nr. --/-- des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ eingerichtete Europäische Eisenbahnagentur spricht Empfehlungen zu CST, CSM und CSI sowie in Bezug auf weitere Harmonisierungsmaßnahmen aus und überwacht die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft.
- (11) Die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollten ihre Aufgaben und Zuständigkeiten im Rahmen eines Sicherheitsmanagements wahrnehmen, das gemeinschaftlichen Anforderungen Rechnung trägt und gemeinsame Elemente enthält. Die Sicherheit sowie die Durchführung des Sicherheitsmanagements betreffende Informationen sollten der Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (12) Das Sicherheitsmanagement sollte dem Umstand Rechnung tragen, dass die Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit¹⁴ sowie die Bestimmungen der einschlägigen Einzelrichtlinien uneingeschränkt Anwendung finden im Hinblick auf den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der im Eisenbahnverkehr beschäftigten Arbeitnehmer.
- (13) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten für diese dieselben

¹³ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

¹⁴ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

Sicherheitsanforderungen gelten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagement eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte die in einem Mitgliedstaat für das Sicherheitsmanagement erteilte Bescheinigung ausreichen und innerhalb der gesamten Gemeinschaft gelten. Dagegen sollte die Einhaltung nationaler Vorschriften in dem betreffenden Mitgliedstaat durch zusätzliche Bescheinigungen nachgewiesen werden. Das Endziel sollte die Schaffung einer gemeinsamen Sicherheitsbescheinigung sein, die innerhalb der gesamten Gemeinschaft Gültigkeit besitzt.

- (14) Die Mitgliedstaaten sollten sich um die Unterstützung von Eisenbahnunternehmen bemühen, die einen Marktzugang beantragen, insbesondere durch die Bereitstellung von Informationen und die unverzügliche Bearbeitung von Anträgen auf eine Sicherheitsbescheinigung. Für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass in den Mitgliedstaaten ähnliche Verfahren gelten. Die Sicherheitsbescheinigung wird zwar für absehbare Zeit nationale Elemente beinhalten, doch sollte die Möglichkeit bestehen, die gemeinsamen Elemente zu harmonisieren und die Erstellung einer gemeinsamen Vorlage zu erleichtern.
- (15) Die Zulassung von Zugpersonal und von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen für die einzelnen nationalen Eisenbahnnetze stellt für neue Unternehmen häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass Schulungs- und Zulassungsmöglichkeiten für Zugpersonal zur Verfügung stehen; ferner sollte die gegenseitige Anerkennung der für das Zugpersonal geltenden grundlegenden Anforderungen gewährleistet werden. Für die gegenseitige Anerkennung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen sollte ein gemeinsames Verfahren festgelegt werden.
- (16) Als Bestandteil des neuen gemeinsamen Regelungsrahmens für die Sicherheit sollten in allen Mitgliedstaaten nationale Behörden für die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit eingerichtet werden. Ihnen sollte derselbe Mindestumfang an Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen werden, damit ihre Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene erleichtert wird. Die Sicherheitsbehörden sollten ein hohes Maß an Unabhängigkeit genießen. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise ausführen, um die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu unterstützen, und ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen, insbesondere in Bezug auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen.
- (17) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten, können jedoch verheerende Auswirkungen haben und in der Öffentlichkeit Besorgnis über das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems hervorrufen. Sämtliche Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, damit erneute Unfälle vermieden werden; die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Beinaheunfälle und sonstige Störungen sind erste wichtige Anzeichen für schwere Unfälle und sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein.
- (18) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle, die von den

Akteuren einschließlich der Sicherheitsbehörde unabhängig ist, mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses die nötige Sachkenntnis besitzt.

- (19) Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Gemeinschaftsebene zugänglich gemacht werden. Sicherheitsempfehlungen sollten von denjenigen, an die sie gerichtet sind, beachtet und Folgemaßnahmen der Untersuchungsstelle gemeldet werden.
- (20) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahmen, nämlich die Koordinierung von Aktivitäten der Mitgliedstaaten zu dem Zweck, die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Sicherheitsziele, gemeinsame Sicherheitsverfahren, gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend und deshalb unter Berücksichtigung des Umfangs der Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene besser erreicht werden können, kann die Gemeinschaft nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gemäß diesem Artikel geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (21) Bei den meisten der für die Durchführung dieser Richtlinie notwendigen Maßnahmen handelt es sich um solche von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁵; sie sollten deshalb nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 5 des Beschlusses erlassen werden. Im Einklang mit Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG sollten einige der Durchführungsmaßnahmen nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 3 des Beschlusses erlassen werden.
- (22) Die vorliegende Richtlinie ersetzt einige Bestimmungen der Richtlinien 95/18/EG und 2001/14/EG; diese beiden Richtlinien sollten deshalb geändert werden.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Richtlinie Sanktionsbestimmungen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein -

¹⁵

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Kapitel I

EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

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

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

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Gegenstand dieser Richtlinie ist das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme untergliedert werden kann; diese Teilsysteme umfassen strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche. Die Richtlinie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern betreffen.
2. Den Mitgliedstaaten steht es frei, Folgendes vom Geltungsbereich der von ihnen zur Anwendung dieser Richtlinie beschlossenen Maßnahmen auszunehmen:
 - (a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnen;
 - (b) Fahrwege, die mit dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem technisch nicht vernetzt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder im Vorortverkehr genutzt werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich derartige Schienennetze nutzen;

- (c) Schienennetze in Privateigentum, die vom Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- (a) „Eisenbahnsystem“ die Gesamtheit der strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche umfassenden Teilsysteme, beispielsweise Infrastruktur, Energieversorgung, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung, Telematikanwendungen für den Personen- und den Güterverkehr, Umwelt und Fahrgäste, gemäß der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sowie die Steuerung und den Betrieb des Gesamtsystems;
- (b) „Fahrwegbetreiber“ jede Einrichtung oder jede Unternehmung, der gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG insbesondere die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon übertragen sind; dies kann auch die Steuerung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur beinhalten. Die Funktionen des Fahrwegbetreibers in einem Schienennetz oder in Teilen davon können anderen Einrichtungen oder Unternehmungen übertragen werden;
- (c) „Eisenbahnunternehmen“ jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen;
- (d) „technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sowie des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems im Sinne der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG gewährleisten;
- (e) „gemeinsame Sicherheitsziele (CST)“ die Sicherheitsmindestniveaus, die die einzelnen Komponenten des Eisenbahnsystems (konventionelles Eisenbahnsystem, Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem erreichen müssen und die in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückt werden;
- (f) „gemeinsame Sicherheitsverfahren (CSM)“ die zu entwickelnden Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie die CST erreicht werden und die Einhaltung dieser Vorgaben beurteilt wird;
- (g) „Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die damit beauftragt ist, die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie zu regeln und zu überwachen;

- (h) „nationale Sicherheitsvorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen Eisenbahnsicherheitsvorschriften, die für mehr als ein Eisenbahnunternehmen gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;
- (i) „Sicherheitsmanagement“ die von einem Fahrwegbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
- (j) „Untersuchungsbeauftragter“ eine Person, der die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird;
- (k) „schwerer Unfall“
 - a) Unfälle, bei denen Züge entgleisen oder miteinander kollidieren und bei denen mindestens ein Getöteter oder mindestens fünf Schwerverletzte zu beklagen sind;
 - b) sonstige Eisenbahnunfälle, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt werden, oder bei denen Fahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder die Steuerung von Sicherheit eindeutig betroffen ist;
- (l) „Störung“ ein anderes Ereignis als einen schweren Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt;
- (m) „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- (n) „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
- (o) „Agentur“ die Europäische Eisenbahnagentur, die durch die Verordnung (EG) Nr. ---/--- des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ eingerichtete Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;
- (p) „benannte Stellen“ die Stellen, die gemäß der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;
- (q) „Interoperabilitätskomponenten“ gemäß der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollten und von denen die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter „Komponenten“ sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

¹⁶ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

Kapitel II

ENTWICKLUNG UND STEUERUNG VON SICHERHEIT

Artikel 4

Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit

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

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

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

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

Artikel 5

Gemeinsame Sicherheitsziele und gemeinsame Sicherheitsverfahren

1. Die Kommission verabschiedet die CST und CSM spätestens bis zum [Datum]¹⁷ gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 2. Sie werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Vor der Verabschiedung von CST und CSM können gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 3 unverbindliche Leitlinien über CST und CSM verabschiedet werden. Sie werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

¹⁷

Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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

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

3. Die CST legen insbesondere die Sicherheitsmindestniveaus fest, die in einzelnen Bereichen des Eisenbahnsystems und im Gesamtsystem erreicht werden müssen und die auf Kriterien für die Akzeptanz folgender Risiken Bezug nehmen:
 - a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern, Benutzer von Bahnübergängen und Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;
 - b) gesellschaftliche Risiken.
4. Die CSM beschreiben die Art und Weise, in der die Konformität mit den CST zu bewerten ist; dazu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:
 - a) Verfahren zur Evaluierung und Bewertung von Risiken,
 - b) Verfahren zur Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach Artikel 10 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und
 - c) Verfahren zur Prüfung, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden.
5. Die CST und CSM werden gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 2 regelmäßig überarbeitet, wobei die generelle Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt zu berücksichtigen sind.

Artikel 6

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

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

Das erste Bezugsjahr für die CSI ist ----¹⁸, für das im darauf folgenden Jahr der entsprechende Jahresbericht vorzulegen ist.

¹⁸

Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Die CSI sind in Anhang I festgelegt.

2. Anhang I wird spätestens [Datum]¹⁹ gemäß dem Verfahren nach Artikel 26 Absatz 2 überarbeitet, wobei insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Verfahren zur Unfallkostenberechnung hinzugefügt werden.

Artikel 7

Nationale Sicherheitsvorschriften

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Sicherheitsvorschriften veröffentlicht werden und allen Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen und um eine Sicherheitsbescheinigung nachsuchenden Antragstellern zur Verfügung stehen.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass den Sicherheitsbehörden die Verantwortung für den Beschluss nationaler Sicherheitsvorschriften übertragen wird.
3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission spätestens bis [Datum]²⁰ alle einschlägigen geltenden Sicherheitsvorschriften gemäß Anhang II unter Angabe des Anwendungsbereichs.

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

Artikel 8

Erlass neuer nationaler Sicherheitsvorschriften

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

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

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

2. Absatz 1 gilt nicht, sofern der Erlass neuer Vorschriften aus Sicherheitsgründen dringend erforderlich ist. In solchen Fällen unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, die Vorschrift ohne Berücksichtigung des Verfahrens nach Absatz 1 zu erlassen und liefert hinreichende Gründe für die

¹⁹ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

²⁰ Zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Dringlichkeit der ergriffenen Maßnahmen. Die Kommission nimmt zu diesen Informationen unverzüglich Stellung.

Artikel 9

Sicherheitsmanagement

1. Die Fahrwegbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen ein Sicherheitsmanagement ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem mit den CST im Einklang steht und die in TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen CSM angewandt werden.

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

2. Das Sicherheitsmanagement erfüllt die Anforderungen und enthält die Elemente, die in Anhang III festgelegt sind, wobei Art, Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Aktivitäten Rechnung getragen wird. Im Rahmen des Sicherheitsmanagements werden alle Risiken kontrolliert, die durch die Aktivitäten des Fahrwegbetreibers oder Eisenbahnunternehmens entstehen; diese Aktivitäten schließen in Auftrag gegebene Instandhaltungsarbeiten und Materiallieferungen sowie die Tätigkeiten von Vertragspartnern und gegebenenfalls anderen Beteiligten ein.
3. Das Sicherheitsmanagement jedes Fahrwegbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus den Aktivitäten verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Schienennetz ergeben und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung arbeiten können. Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Fahrwegbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, gemeinsam zu koordinieren.
4. Alle Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen erstellen für jedes Jahr einen Sicherheitsbericht, den sie spätestens bis Ende Juni des folgenden Jahres der Sicherheitsbehörde vorlegen. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:
 - (a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie Ergebnisse bei der Durchführung von Sicherheitsplänen;
 - (b) Angaben zu nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anhang I festgelegten CSI, sofern dies für die berichtende Organisation von Belang ist;
 - (c) Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
 - (d) Angaben über Mängel und Störungen, die während des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs festgestellt wurden und die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können.

Kapitel III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG

Artikel 10

Sicherheitsbescheinigungen

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

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

2. Die Sicherheitsbescheinigung beinhaltet
 - (a) eine Bescheinigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagements des Eisenbahnunternehmens gemäß Artikel 9 und Anhang III sowie
 - (b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen in Bezug auf TSI, nationale Sicherheitsvorschriften, Personal und Fahrzeuge getroffen hat und die dazu dienen, die besonderen Anforderungen für einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem betreffenden Schienennetz zu erfüllen; diese Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.

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

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

4. Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen die Aufnahme zusätzlicher Eisenbahnverkehrsdienste beabsichtigt, erteilt die gemäß Absatz 2 Buchstabe b erforderliche zusätzliche nationale Bescheinigung.
5. Die Sicherheitsbescheinigung wird alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, sofern Art oder Umfang des Betriebs sich wesentlich ändert.

Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die zuständige Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen in Bezug auf die

der Sicherheitsbescheinigung zugrunde liegenden Bedingungen. Ferner unterrichtet er die zuständige Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Berufskategorien und neuer Fahrzeugarten.

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

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

6. Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur über die Bescheinigungen gemäß Absatz 2 Buchstabe a, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Diese Angaben beinhalten den Namen und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, den Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung sowie im Fall von widerrufenen Sicherheitsbescheinigungen die Gründe für den Widerruf.
7. Die Agentur erstellt spätestens bis [Datum]²¹ eine Bewertung über die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und legt der Kommission einen Bericht vor, in der sie Empfehlungen zu einer Strategie für den Übergang zu einer einzigen, auf Gemeinschaftsebene gültigen Sicherheitsbescheinigung ausspricht. Unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen wird die Kommission in geeigneter Weise tätig.

Artikel 11

Voraussetzungen für die Antragstellung

1. Über Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung entscheidet die Sicherheitsbehörde ohne Verzug, spätestens jedoch vier Monate nachdem alle notwendigen Informationen sowie alle von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen vorgelegt wurden. Werden vom Antragsteller zusätzliche Angaben benötigt, so wird ihm dies umgehend mitgeteilt.
2. Die Sicherheitsbehörde leistet bei der Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen ausführliche Orientierungshilfe, um die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen zu fördern und die Antragstellung von Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten zu vereinfachen. Sie erstellt eine Liste aller im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 bestehenden Anforderungen und stellt den Antragstellern alle sachdienlichen Unterlagen zur Verfügung.

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

²¹

Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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

Artikel 12

Ausbildung und Zulassung von Zugpersonal

1. Zugführer und Zugbedienstete, die grundlegende Anforderungen im Hinblick auf Altersgrenzen, Grundfähigkeiten, fachliche Eignung und Gesundheitszustand erfüllen und in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b zugelassen sind, werden in den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugpersonal erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen im Hinblick auf die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

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

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

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

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

Artikel 13

Zulassung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen

1. Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b zugelassen sind und mit einer TSI nicht in vollem Einklang stehen, benötigen in weiteren Mitgliedstaaten eine Zulassung.
2. Die Eisenbahnunternehmen, die in weiteren Mitgliedstaaten eine Zulassung beantragen, legen der zuständigen Sicherheitsbehörde eine technische Akte über die

Fahrzeuge oder die Fahrzeugart vor und nennen den für das betreffende Schienennetz vorgesehenen Verwendungszweck der Fahrzeuge. Diese Akte enthält

- (a) einen Nachweis über die Zulassung der Fahrzeuge durch die Sicherheitsbehörde eines anderen Mitgliedstaats sowie Fahrzeugaufzeichnungen mit Angaben zu Betrieb, Instandhaltung und gegebenenfalls zu technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden;
 - (b) relevante technische Daten und Betriebsmerkmale, die die Sicherheitsbehörde anfordert und für die Erteilung der zusätzlichen Zulassung benötigt;
 - (c) technische und betriebliche Merkmale, die nachweisen, dass die Fahrzeuge mit der Energieversorgung, der Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, der Spurweite, den Lichtraumprofilen der Infrastruktur, den maximal zulässigen Achslasten und anderen Betriebsgrößen kompatibel sind;
 - (d) für die Zulassung benötigte Informationen über Ausnahmeregelungen in Bezug auf nationale Sicherheitsvorschriften sowie Nachweise, die sich auf Risikobewertungen stützen und belegen, dass die Zulassung der Fahrzeuge keine unangemessenen Risiken für das Schienennetz mit sich bringt.
3. Auf Verlangen der Sicherheitsbehörde werden Probetrieb mit dem Ziel durchgeführt, die Kompatibilität mit den in Absatz 2 Buchstabe c genannten Betriebsgrößen zu überprüfen; in diesem Fall legt die Sicherheitsbehörde Umfang und Inhalt des Probetriebs fest.
4. Über einen Antrag im Sinne dieses Artikels entscheidet die Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nachdem die vollständige technische Akte einschließlich der Unterlagen über den Probetrieb vorgelegt wurden. Die Zulassung kann einsatzspezifische Bedingungen und andere Einschränkungen enthalten.

Artikel 14

Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen

1. Über gemeinsame harmonisierte Anforderungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b und Anhang IV sowie über ein gemeinsames Format für den Leitfaden für Antragsteller wird spätestens [Datum]²² nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 2 entschieden.
2. Vor der Verabschiedung harmonisierter Anforderungen und eines gemeinsamen Formats für den Leitfaden für Antragsteller können nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 3 unverbindliche Leitlinien verabschiedet werden.
3. Die Agentur spricht im Rahmen eines Mandats, das ihr nach dem Verfahren des Artikels 26 Absatz 2 erteilt wird, Empfehlungen zu harmonisierten Anforderungen und zu einem gemeinsamen Format für den Leitfaden für Antragsteller aus.

²²

Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Kapitel IV

SICHERHEITSBEHÖRDE

Artikel 15

Aufgaben der Sicherheitsbehörde

1. Jeder Mitgliedstaat errichtet für die Überwachung und Regelung der Eisenbahnsicherheit eine Sicherheitsbehörde. Sie ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern und Antragstellern unabhängig.
2. Die Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Regelungsaufgaben betraut:
 - (a) Sie genehmigt die Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/48/EG;
 - (b) sie genehmigt die Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 14 der Richtlinie 01/16/EG;
 - (c) sie genehmigt die Inbetriebnahme neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
 - (d) sie erteilt, erneuert, ändert und widerruft relevante Teile von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10;
 - (e) sie erlässt verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 7 und Anhang II, sofern diese Vorschriften nicht vom nationalen Parlament oder von der Regierung verabschiedet werden.
3. Die Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Überwachungsaufgaben betraut:
 - (a) Sie prüft, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden;
 - (b) sie prüft, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden;
 - (c) sie nimmt die Verantwortung der Mitgliedstaaten wahr, die Interoperabilitätskomponenten und ihre Konformität mit den grundlegenden Anforderungen zu überwachen;

- (d) sie prüft, ob der Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern mit den Anforderungen gemeinschaftlicher und nationaler Vorschriften sowie mit den Bedingungen und Anforderungen von Sicherheitsbescheinigungen im Einklang steht;
 - (e) sie kontrolliert, ob Fahrzeuge ordnungsgemäß eingestellt werden und ob sicherheitsrelevante Informationen in dem gemäß Artikel [...] der Richtlinie 96/48/EG sowie Artikel [...] der Richtlinie 2001/16/EG eingerichteten nationalen Einstellungsregister zutreffen und dem neuesten Stand entsprechen.
4. Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Aufgaben dürfen an Eisenbahnunternehmen oder Fahrwegbetreiber weder übertragen werden, noch dürfen diese mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben beauftragt werden.

Artikel 16

Entscheidungsgrundsätze der Sicherheitsbehörde

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

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

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

2. Die Sicherheitsbehörde führt die für die Wahrnehmung ihrer Kontrollaufgaben notwendigen Inspektionen und Untersuchungen durch und erhält Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen.
3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Sicherheitsbehörde zu gewährleisten.
4. Die Sicherheitsbehörden pflegen einen regen Meinungs- und Erfahrungsaustausch im Sinne einer Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Gemeinschaftsebene. Durch diese Zusammenarbeit soll vor allem die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem Verfahren des Artikels 15 der Richtlinie 2001/14/EG grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, unterstützt und koordiniert werden.

Die Agentur unterstützt sie bei diesen Aufgaben.

Artikel 17

Jahresbericht

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

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

Kapitel V

UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

Artikel 18

Zu untersuchende Ereignisse

- 1. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Untersuchung schwerer Unfälle und Störungen im Eisenbahnverkehr, um die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit zu verbessern und um weitere Unfälle und Störungen zu verhüten.
- 2. Zu untersuchende Ereignisse sind
 - (a) schwere Unfälle und
 - (b) Störungen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bzw. des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.
- 3. Der Umfang der Untersuchungen und das anzuwendende Verfahren werden von der in Artikel 20 genannten Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Artikel 19 und 21 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

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

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

Artikel 19

Untersuchungsstatus

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

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

Artikel 20

Untersuchungsstelle

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 18 Absatz 2 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden. Diese Stelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen unabhängig. Sie ist darüber hinaus von der Sicherheitsbehörde, von Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig.
2. Die Untersuchungsstelle erhält die erforderlichen Instrumente, um ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Organisationen wahrnehmen zu können, und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die es mit den erforderlichen Unabhängigkeitsgarantien ausstattet. Die Stelle verfügt über mindestens einen Untersuchungssachverständigen, der bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig sein kann.
3. Die Mitgliedstaaten verpflichten die Eisenbahnunternehmen, die Fahrwegbetreiber und gegebenenfalls die Sicherheitsbehörde, der Untersuchungsstelle über Unfälle und Störungen im Sinne von Artikel 18 Absatz 2 umgehend Bericht zu erstatten. Die Untersuchungsstelle ist in der Lage, auf solche Berichte zu reagieren und die notwendigen Vorkehrungen für eine unverzügliche Untersuchung zu treffen.
4. Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen kombinieren, deren Gegenstand keine Eisenbahnunfälle oder -störungen sind, sofern diese Untersuchungen die Unabhängigkeit der Stelle nicht gefährden.
5. Erforderlichenfalls kann die Stelle die Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder die Agentur um Unterstützung bitten; diese stellen ihre Sachkenntnis zur Verfügung oder führen technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durch.
6. Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung sonstiger Eisenbahnunfälle und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 18 Absatz 2 sind.
7. Die Untersuchungsstellen pflegen einen regen Meinungs- und Erfahrungsaustausch im Hinblick auf die Entwicklung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und die Erarbeitung gemeinsamer Grundsätze für die Begleitung der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und passen sich dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt an.

Die Agentur unterstützt sie bei dieser Aufgabe.

Artikel 21

Durchführung von Untersuchungen

1. Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 18 Absatz 2 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder liegt der Ort des Geschehens im Grenzgebiet zwischen zwei Mitgliedstaaten, so vereinbaren die betroffenen Stellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung derselben. Im ersten Fall kann die andere Stelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.
2. Für die Untersuchung jedes Unfalls und jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Aufgabe notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis.
3. Die Untersuchung wird so offen wie möglich gestaltet; wobei alle Beteiligten sich äußern können und Ergebnisse zugänglich gemacht werden. Der betroffene Fahrwegbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, Opfer und ihre Angehörigen, Besitzer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden über die Untersuchung und die Ergebnisse unterrichtet und erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, an den Arbeiten mitzuwirken.

Artikel 22

Berichte

1. Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 18 Absatz 2 werden Berichte in einer der Art und der Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 18 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.
2. Die Untersuchungsstelle gibt den abschließenden Bericht so bald wie möglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Der Berichtsaufbau entspricht so exakt wie möglich dem Modell in Anhang V. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den betroffenen Parteien gemäß Artikel 21 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.
3. Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr spätestens bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen und ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen sowie über die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

Artikel 23

Unterrichtung der Agentur

1. Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie dies der Agentur innerhalb einer Woche nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die näheren Umstände und Folgen in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und materielle Schäden.
2. Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar der Abschlussberichte nach Artikel 22 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 23 Absatz 3.

Artikel 24

Sicherheitsempfehlungen

1. Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung führen.
2. Die Empfehlungen werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.
3. Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

Kapitel VI

DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE

Artikel 25

Anpassung der Anhänge

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

Artikel 26

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

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

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

Kapitel VII

ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Änderungen der Richtlinie 95/18/EG

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

- (1) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

"Artikel 8

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

- (2) Teil II des Anhangs wird gestrichen.

Artikel 28

Änderungen der Richtlinie 2001/14/EG

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

- (1) Der Titel erhält folgende Fassung:

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

- (2) Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe f wird gestrichen.
- (3) Artikel 32 wird aufgehoben.
- (4) Artikel 34 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

Unbeschadet des Artikels 226 des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat binnen einer Frist von einem Monat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Zeitraums von einem Monat mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.“

Artikel 29

Bericht

Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis [Datum]²³ und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere gemeinschaftliche Maßnahmen beigelegt.

Artikel 30

Sanktionen

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

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

²³ Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 31

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens bis [...] ²⁴ in Kraft. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

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

Artikel 32

Inkrafttreten

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

Artikel 33

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

²⁴

Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

ANHANG I

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

Die Sicherheitsbehörden erstatten über nachstehende gemeinsame Sicherheitsindikatoren Bericht.

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

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

Als Indikatoren für die unter Ziffer I genannten Unfälle werden, sofern verfügbar, Statistiken der Gemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. --/-- des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs²⁵ verwendet.

1. UNFALLBEZOGENE INDIKATOREN

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

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

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

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

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

²⁵ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- sonstige.

2. INDIKATOREN IN BEZUG AUF STÖRUNGEN UND BEINAHEUNFÄLLE

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

3. INDIKATOREN IN BEZUG AUF DIE UNFALLFOLGEN

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

- für Tod und Verletzungen;
- Ausgleichsleistungen für den Verlust oder die Beschädigung des Eigentums von Fahrgästen, Personal oder Dritten einschließlich der Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden;
- für den Austausch oder die Instandsetzung beschädigter Fahrzeuge und Eisenbahnanlagen;
- für Verspätungen, Störungen und Umleitungen im Verkehrsbetrieb einschließlich zusätzlicher Kosten für Personal und die Rückgewinnung des Kundenvertrauens.

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

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

4. INDIKATOREN IN BEZUG AUF DIE TECHNISCHE SICHERHEIT DER INFRASTRUKTUR

1. Prozentualer Anteil der betriebenen und mit ATP (automatische Zugsicherung²⁶) ausgerüsteten Strecken sowie der prozentuale Anteil der auf ATP-Strecken gefahrenen Zugkilometer;

²⁶

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

2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt und pro Kilometer Strecke); prozentualer Anteil der automatisch oder manuell geschützten Bahnübergänge.

5. INDIKATOREN IN BEZUG AUF DIE STEUERUNG DER SICHERHEIT

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

6. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

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

ANHANG II
Notifizierung nationaler Sicherheitsvorschriften

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

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

ANHANG III **Sicherheitsmanagement**

1. ANFORDERUNGEN AN DAS SICHERHEITSMANAGEMENT

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

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

2. WESENTLICHE BESTANDTEILE DES SICHERHEITSMANAGEMENTS

Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagements sind

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

- (h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse mitgeteilt, untersucht und ausgewertet werden und dass die notwendigen Verhütungsmaßnahmen ergriffen werden;
- (i) Bestimmungen über Aktions-, Bereitschafts- und Informationspläne für Notfälle, die mit den zuständigen Behörden abgesprochen werden;
- (j) regelmäßige interne Prüfungen des Sicherheitsmanagements.

ANHANG IV

Erklärung zum streckenbezogenen Teil der Sicherheitsbescheinigung

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

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

ANHANG V

Wesentliche Inhalte von Untersuchungsberichten über Unfälle und Störungen

1. ZUSAMMENFASSUNG

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

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

2. EREIGNISBEZOGENE ANGABEN

1. Ereignis

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

2. Situationsangaben

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

3. Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

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

4. Äußere Umstände

- meteorologische Bedingungen und geografische Angaben.

3. UNTERSUCHUNGSAKTE

1. Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung der Personenidentität)

- Eisenbahnbedienstete und Auftragnehmer;
- sonstige Zeugen.

2. Sicherheitsmanagement

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

3. Vorschriften und Regelungen

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

4. Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen

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

5. Dokumentierung von Handlungen

- Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung;

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

6. Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation

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

7. Frühere Ereignisse ähnlicher Art

4. AUSWERTUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Abschließende Darstellung der Ereigniskette

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

2. Auswertung

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

3. Schlussfolgerungen

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

4. Zusätzliche Bemerkungen

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

5. DURCHGEFÜHRTE MASSNAHMEN

Liste bereits durchgeführten oder beschlossenen Gegenmaßnahmen.

6. EMPFEHLUNGEN

**FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER
BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN
UNTERNEHMEN (KMU)**

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Richtlinie über Sicherheitsvorschriften und die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnverkehr in der Gemeinschaft

NUMMER DES BEZUGSDOKUMENTS

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. *Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?*

Ziel des vorgeschlagenen Rechtsakts ist die Schaffung eines gemeinsamen Regelungsrahmens für die Eisenbahnsicherheit in Europa und damit die Förderung der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems sowie eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs in und zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Ziele sind ohne einen Rechtsakt der Gemeinschaft nicht zu erreichen.

DIE AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. *Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?*

Welche Wirtschaftssektoren?

Der Rechtsakt betrifft den gesamten Eisenbahnsektor sowie Behörden in den Mitgliedstaaten. Den Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern und Herstellern entsteht normalerweise keine finanzielle Mehrbelastung; vielmehr wird mit dem Rechtsakt ein kosteneffizienteres Instrumentarium für die Erarbeitung von Sicherheitsvorschriften und -normen bereitgestellt. Durch die Harmonisierung nationaler Vorschriften und die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für die Sicherheitsregelung wird der Rechtsakt eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Eisenbahn zum Nutzen aller Akteure des Sektors zur Folge haben.

- *Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner und mittlerer Unternehmen)?*

Gegenwärtig beherrschen nationale Monopolbetreiber und multinationale Großhersteller den Sektor, in dem kleine und mittlere Unternehmen als Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer agieren. Der Rechtsakt fördert aller Voraussicht nach den Eintritt neuer kleiner und mittlerer Betreiber in den Eisenbahnverkehrsmarkt und sorgt damit für eine Intensivierung von Wettbewerb, Innovation und Revitalisierung.

– *Geografische Konzentration dieser Unternehmen in der Gemeinschaft:*

In allen Mitgliedstaaten sind Eisenbahnunternehmen sowie Herstellerbetriebe und ihre Unterauftragnehmer vertreten, wobei Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Belgien, Vereinigtes Königreich, Dänemark und Schweden besondere Schwerpunkte bilden.

3. *Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?*

Nach seiner Umsetzung in einzelstaatliches Recht wird der vorgeschlagene Rechtsakt unmittelbar zur Folge haben, dass die Aufgaben im Bereich der Sicherheitsregelung von den Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen auf öffentliche Behörden übergehen und einige Unternehmen des Sektors entsprechend umstrukturiert werden. Dies wird die Unternehmen begünstigen, da sie sich verstärkt geschäftlichen Tätigkeiten zuwenden können.

Gegebenenfalls ist es erforderlich, dass bestehende Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen zur Erfüllung der harmonisierten Anforderungen und Formate überprüft werden und zusätzliche Eisenbahnunternehmen ein Zulassungsverfahren durchlaufen. Durch die Harmonisierung von Sicherheitsvorschriften, Anforderungen und Antragsformularen für Sicherheitsbescheinigungen wird es für Eisenbahnunternehmen langfristig einfacher, eine Zulassung zu erhalten.

4. *Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?*

– *auf die Beschäftigung*

Die Revitalisierung des Sektors wird den internen Wettbewerb verschärfen und kosteneffizientere Verkehrslösungen hervorbringen, wobei die Beschäftigtenzahl voraussichtlich abnehmen wird. Durch verbesserte Wettbewerbsfähigkeit wird die Eisenbahn jedoch voraussichtlich Marktanteile von anderen Verkehrsträgern zurückgewinnen und wesentliche Wachstumsraten verzeichnen, so dass im Eisenbahnsektor sichere und attraktive Arbeitsplätze entstehen werden.

– *auf Investitionen und Unternehmensgründungen*

Ein wettbewerbsfähigeres Eisenbahnsystem, in dem die vorwiegend den Inlandsmärkten gewidmeten Tätigkeiten auf den Gemeinschaftsmarkt ausgedehnt werden, wird neue unternehmerische Möglichkeiten entstehen lassen und die Investitionstätigkeit anregen. Gemeinsame Sicherheitsanforderungen werden für eine Öffnung des Gemeinschaftsmarkts für standardisierte Erzeugnisse und Dienstleistungen im Bereich der Eisenbahnsicherheit sorgen.

– *auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen*

Ein bescheinigtes hohes Sicherheitsniveau wird die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn generell und der Eisenbahnunternehmen im Besonderen steigern. Eine zuverlässige Risikokontrolle ist von entscheidender Bedeutung in einem Sektor, in dem Unfälle katastrophale Auswirkungen auf das Leben von Personen sowie auf die Geschäfte der beteiligten Unternehmen haben können.

5. *Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?*

Von den Sicherheitsbehörden wird ausdrücklich verlangt, dass sie bei der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung der Notwendigkeit Rechnung tragen, das Sicherheitsmanagement von Eisenbahnunternehmen der Art, dem Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Geschäftstätigkeit anzupassen.

ANHÖRUNG

6. *Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.*

Dem vorgeschlagenen Rechtsakt ging, wie eingangs in der Begründung erwähnt, eine Untersuchung voraus. Seit dem Abschluss der Untersuchung im Februar 2000 wurden die betreffenden Sachverständigen des Sektors während der verschiedenen Abschnitte der Vorarbeiten zu diesem Vorschlag laufend konsultiert.

Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, zu mehreren gesondert stattfindenden Informations- und Diskussionsveranstaltungen Sicherheitsfachleute zu entsenden. Auf diesen Veranstaltungen waren Bedienstete von Sicherheitsbehörden und Ministerien sowie Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen vertreten. Zusätzlich fand eine Reihe von Treffen und Präsentationen statt, bei denen der Vorschlagsentwurf den Organisationen des Sektors vorgestellt wurde, darunter insbesondere der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Gemeinschaft europäischer Bahnen (GEB), International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI) und die Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP). Auf zahlreichen von anderer Stelle organisierten Konferenzen haben Kommissionsbedienstete den vorgeschlagenen Rechtsakt vorgestellt.

Die wesentlichen Inhalte des vorgeschlagenen Rechtsakts sind im Weißbuch über die gemeinsame Verkehrspolitik enthalten, das am 12. September 2001 veröffentlicht wurde und zu dem die Mitgliedstaaten sowie Berufsorganisationen anschließend Stellung genommen haben.

Im Rahmen der Konsultationen wurden über 50 schriftliche Beiträge mit Kommentaren zu den verschiedenen Versionen des Vorschlagsentwurfs verfasst. Unter den Akteuren des Sektors herrscht grundsätzlich Einigkeit über die wesentlichen Bestimmungen des vorgeschlagenen Rechtsakts sowie darüber, dass ein gemeinsamer Regelungsrahmen für die Eisenbahnsicherheit geschaffen werden muss. Zur Verbesserung des Entwurfs wurden zahlreiche ausführliche Kommentare herangezogen. Es bestehen nur noch wenige Einwände gegen den Vorschlag bzw. Probleme, die gegebenenfalls einer weiteren Erörterung bedürfen. Diese betreffen hauptsächlich den Status der vorgeschlagenen Untersuchungsstelle und den genauen Aufgabenbereich der Sicherheitsbehörde.