



Eisenbahn-Bundesamt

**Bestimmungen
über die
Zulassung / Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen
im grenznahen Verkehr Deutschland – Schweiz**

Eisenbahn-Bundesamt

10. September 2009

1. Präambel

In Fragen des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs setzen die verantwortlichen Behörden Deutschlands und der Schweiz seit Jahren auf eine enge Zusammenarbeit. Insoweit wurde im Einklang mit bestehenden Staatsverträgen festgelegt, dass sich die beiden Eisenbahnaufsichtsbehörden zur Harmonisierung der technischen Parameter und zur Schaffung von Erleichterungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr verabreden. Dieses Ziel wurde auch im Rahmen der 32. und 33. Sitzung der deutsch-schweizerischen Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken bekräftigt. Insbesondere wurde der Wunsch geäußert, die Zulassung/Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen für bestimmte Streckenabschnitte im grenznahen Raum zu vereinfachen.

Am 07.06.2007 haben die Verkehrsminister der Niederlande, Deutschlands, der Schweiz, Österreichs und Italiens ein gemeinsames Memorandum of Understanding über die Einführung und gegenseitige Anerkennung gleichwertiger Zulassungsprozesse von Eisenbahnfahrzeugen bei den zuständigen Behörden unterzeichnet. Die Vereinfachung und Beschleunigung der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wird als wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Europa eingeschätzt.

Die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen erfolgt grundsätzlich nach dem Territorialitätsprinzip, wenn nicht aufgrund internationaler Regelungen eine Interoperabilität gegeben ist. Eisenbahnfahrzeuge, welche auf einem Streckenabschnitt in deutschem Hoheitsgebiet betrieben werden sollen, benötigen eine Inbetriebnahmegenehmigung gemäß § 6 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV)¹ in Verbindung mit § 5 (1e) Nr. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)² bzw. Abnahme nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)³ in Verbindung mit § 3 (2) EBO Für den bestimmungsgemäßen Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen auf Streckenabschnitten im schweizerischen Hoheitsgebiet sind Entscheidungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) erforderlich. Für spezifische Streckenabschnitte im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet sind die geltenden Bedingungen in bilateralen Abkommen geregelt.

Die technischen Bedingungen, welche Eisenbahnfahrzeuge einzuhalten haben, sind für Deutschland in der TEIV bzw. der EBO und für die Schweiz in der Eisenbahnverordnung (EBV)⁴ sowie den zugehörigen Ausführungsbestimmungen AB-EBV⁵ festgelegt. Eine Gegenüberstellung der für Eisenbahnfahrzeuge geltenden Kapitel zeigt, dass beide Regelwerke gleichwertige Schutzziele anstreben und ein gleichwertiges Schutzniveau einhalten.

Zur Vereinfachung der Zulassung/Abnahme haben das BAV und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständige Behörden beschlossen, Bestimmungen bzw. Richtlinien zu erlassen, in denen ein vereinfachtes Verfahren definiert wird. Mit vorliegenden Bestimmungen kommt das EBA diesem Beschluss nach. Das BAV hat analoge Regelungen erlassen. Deren Inhalt ist in **Anhang I** wiedergegeben.

Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet hat mitgewirkt.

2. Zulassung / Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen

Für die in **Anhang II** aufgeführten Streckenabschnitte können für ausländische Eisenbahnfahrzeuge durch Erleichterungen bei den vorausgehenden Prüfungen streckenbezogene Zulassungen bzw. Abnahmen nach einem vereinfachten Verfahren erteilt werden. Bei Serien identischer Eisenbahnfahrzeuge kann mittels Konformitätserklärung die Baulichheit bestätigt werden.

¹ TEIV: BGBl. 2007 I S. 1305, zuletzt geändert durch V v. 23.06.2008 I 1092

² AEG: BGBl. 1993 I S. 2378 (2396) (ber. 1994, 2439), zuletzt geändert durch Art. 7 G v. 29.07.2009 I 2258

³ EBO: BGBl. 1967 II S. 1563, zuletzt geändert durch V v. 19.03.2008 I 467

⁴ EBV: SR 742.141.1 vom 13. November 1983, aktueller Stand 1. Juli 2008

⁵ AB-EBV: SR 742.141.11 vom 22 Mai 2006, aktueller Stand 20. Juni 2006

Rechte und Pflichten - insbesondere Rechte von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Haltern, Eigentümern oder Herstellern - werden durch diese Bestimmungen nicht begründet.

3. Betroffene Fahrzeugarten

Das in Ziffer 4 bis 8 beschriebene Zulassungs- bzw. Abnahmeverfahren gilt für sämtliche Triebfahrzeuge, Triebzüge, Triebwagen, Dienstfahrzeuge/Nebenfahrzeuge⁶ und Wagen, die nicht bereits auf Grund internationaler Regelungen zugelassen wurden. Dieses Verfahren gilt nicht für Gefahrguttransporte⁷.

4. Anträge

Anträge können gestellt werden von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Haltern sowie von gegebenenfalls durch diese bevollmächtigten Dritten.

Die Anträge auf streckenbezogene Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen müssen beim EBA als für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen hoheitlich zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde streckenbezogen eingereicht werden.

Adresse:

Eisenbahn-Bundesamt
Zulassung von Fahrzeugen
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

5. Zusammenarbeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden

Das EBA sichert dem BAV die notwendige Unterstützung zur Klärung technischer Fragen im Zusammenhang mit Eisenbahnfahrzeugen zu.

6. Ausländische Eisenbahnfahrzeuge auf deutschem Gebiet

Eisenbahnfahrzeuge benötigen für den Einsatz auf deutschem Gebiet eine Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6 TEIV bzw. eine gültige deutsche Abnahme nach § 32 EBO. Diese kann im Rahmen der vorliegenden Bestimmungen streckenbezogen erteilt werden, wenn der Antragsteller dem EBA mit dem Antrag folgende Dokumente einreicht:

1. Eine gültige schweizerische Typenzulassung/Betriebsbewilligung des BAV nach Art. 7 und Art. 8 EBV oder ein Bestätigungsschreiben des BAV, falls das Fahrzeug vor dem 31.12.1999 durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)⁸ betriebsbewilligt wurde.

⁶ Als Dienstfahrzeuge / Nebenfahrzeuge gelten Eisenbahnfahrzeuge, welche das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Zwecke der eigenen Betriebsabwicklung einsetzt. Sie können auch dritten Unternehmen gehören. („Dienstfahrzeug“ nach EBV entspricht „Nebenfahrzeug“ nach EBO)

⁷ Für Gefahrguttransporte gelten die Vorschriften gemäß RID/RSD SR 742.401.6 / Ordnung für die internationale Beförderung gefährlicher Güter (RID), BGBl II 2008 Sonderband.

⁸ Gemäß EBV Art 83 gelten die Fahrzeuge als betriebsbewilligt.

2. Ein zweckmäßiger Verträglichkeitsnachweis der Eisenbahnfahrzeuge mit der Infrastruktur des betroffenen Streckenabschnittes.

7. Verträglichkeitsnachweis

Der Antragsteller hat den Verträglichkeitsnachweis der betreffenden Eisenbahnfahrzeuge mit der Infrastruktur des zu befahrenden Streckenabschnittes vorzulegen. Dieser Nachweis ist mit dem Antrag beim EBA einzureichen.

Es sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Nachweis des störungs- und beeinflussungsfreien Betriebes (elektromagnetische Verträglichkeit EMV)
2. Nachweis zweckmäßiger Bedienung durch das Personal
3. Nachweis zweckmäßiger Einstiegsverhältnisse für Reisende
4. Benennen allfälliger betrieblicher Einschränkungen

Darüber hinaus sind Nachweise zu führen, sofern von folgenden im Anhang II genannten Kriterien abgewichen werden soll:

5. Kompatibilität Lichtraumprofil
6. Kompatibilität Radprofil
7. Kompatibilität Stromabnehmer
8. Kommunikationsmöglichkeiten

8. Ausschluss des vereinfachten Verfahrens

Entspricht ein Eisenbahnfahrzeug, für das eine Zulassung nach dem vereinfachten Verfahren dieser Bestimmungen beantragt wurde, nicht den grundlegenden sicherheitlichen Anforderungen, ist die Anwendung des dort beschriebenen Verfahrens ausgeschlossen. Hierüber entscheiden das BAV und das EBA in gegenseitigem Einvernehmen.

9. Systemwechsel/Transition

Fährt ein Triebfahrzeug vom deutschen Streckennetz auf das schweizerische Streckennetz oder umgekehrt, so ist erforderlichenfalls an der Übergangsstelle ein Systemwechsel (Transition) vorzunehmen.⁹ Dabei werden Stromabnehmer, Netzkreise, Zugsicherungssysteme, Zugsignale, Bremssysteme, Kommunikationsmittel und betriebliche Unterlagen sowie weitere Funktionen den landesspezifischen Anforderungen angepasst. Die Transitionen Deutschland – Schweiz und Schweiz – Deutschland finden aktuell im Stillstand statt (eingesetzte Zugsicherungen: Integra, ZUB¹⁰, Indusi inklusive PZB 90, LZB).

Bei der Durchführung einer Transition trägt der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für das korrekte Umschalten aller notwendigen Funktionen. Dafür müssen ihm alle notwendigen Zustände in eindeutiger Form an seinem Arbeitsplatz angezeigt werden.

⁹ betroffene Strecken und Anforderungen zur Transition siehe Anhang II (Eigenschaft: Systemumschaltung)

¹⁰ ZUB 121 / ETM SBB/BLS, ZUB 262ct

Im Grenzgebiet Deutschland – Schweiz werden verschiedene normalspurige Streckenabschnitte betrieben, die ausgehend vom Streckennetz des Heimatlandes ohne Systemwechsel befahren werden können. Bei Fahrten auf solchen Strecken entfällt die Transition.¹¹

10. Kennzeichnung der Fahrzeuge

Fahrzeuge, welche für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind, müssen bei den Außenanschriften mit einem Vereinbarungsrastrer gemäß UIC-Kodex versehen werden. Im großen Feld ist das Heimatland aufzuführen; weitere Länder, in denen das Fahrzeug zirkulieren kann, sind in den kleinen Feldern einzutragen.

Fahrzeuge, welche ausschließlich auf den grenznahen Strecken verkehren, die keine Transition erfordern, benötigen keinen zusätzlichen Rastereintrag.

11. Inkrafttreten

Diese Bestimmungen sowie deren Anhänge treten am Tag der Unterzeichnung in Kraft.

Ahlbeck, den 10.09.2009

Eisenbahn-Bundesamt



Gerald Hörster, Präsident

¹¹ betroffene Strecken siehe Anhang II

Anhang I

Richtlinie BAV datiert vom 10. September 2009

Anhang II

Streckenbezogene Bedingungen Deutschland – Schweiz, Ausgabe 10. September 2009