

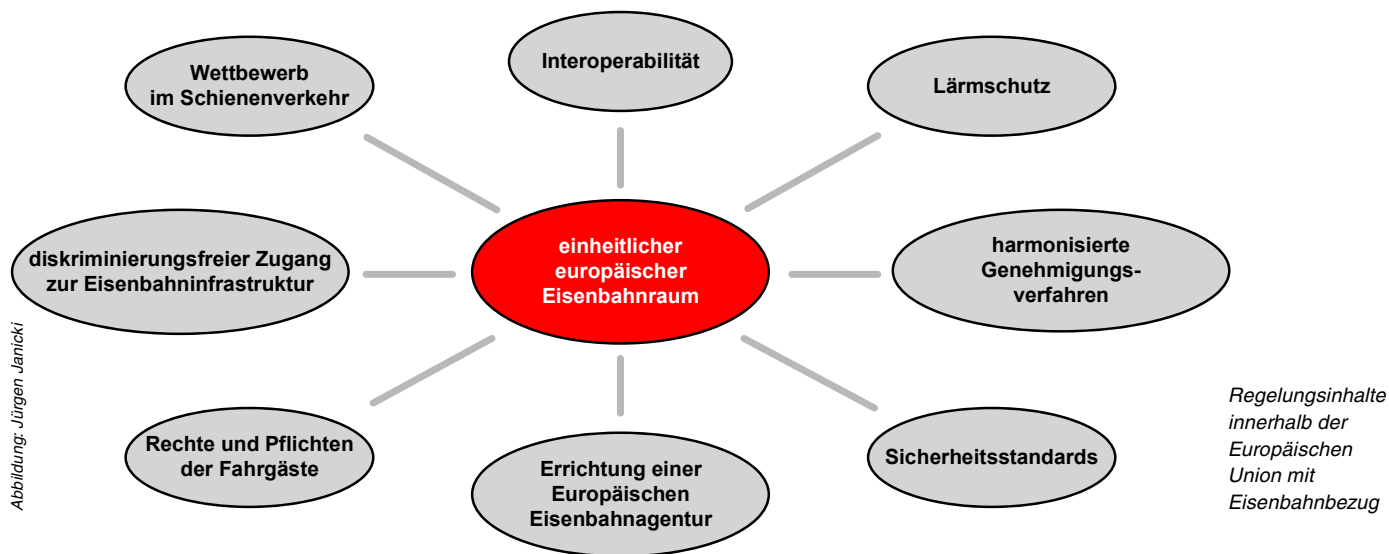
Rechtliche Rahmenbedingungen

Grundlagen für Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen

Fachinformation Bahn Fachverlag

Als Folge der Liberalisierungspolitik der EWG (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft) sowie ihrer Nachfolgeorganisationen EG (Europäische Gemeinschaft) und EU (Europäische Union) haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen für Eisenbahnen in Europa seit Mitte der 1990er Jahre grundlegend geändert.





In der Vergangenheit war das Eisenbahnsystem weitgehend durch Staatsbahnen geprägt, die Bahnnetze und Eisenbahnverkehrsleistungen als Monopol betrieben. Dies übte auch einen starken Einfluss auf die Entwicklungsprozesse der Bahnindustrie aus. Die Eisenbahnsysteme und deren technische Komponenten wurden national entwickelt und sind deshalb oftmals inkompatibel mit den Systemen anderer Länder.

Seitdem vollzog sich im europäischen Eisenbahnsystem ein tief greifender struktureller Wandel. Die Staatsbahnen wurden in Wirtschaftsunternehmen umgewandelt und der Schienenmarkt für Dritte geöffnet. Die Strom- und Sicherungssysteme sind in Europa historisch bedingt unterschiedlich und die daraus resultierenden Betriebsvorschriften weichen voneinander ab. Trotzdem soll ein einheitlicher Eisenbahnraum (Single European Rail Area) entstehen.

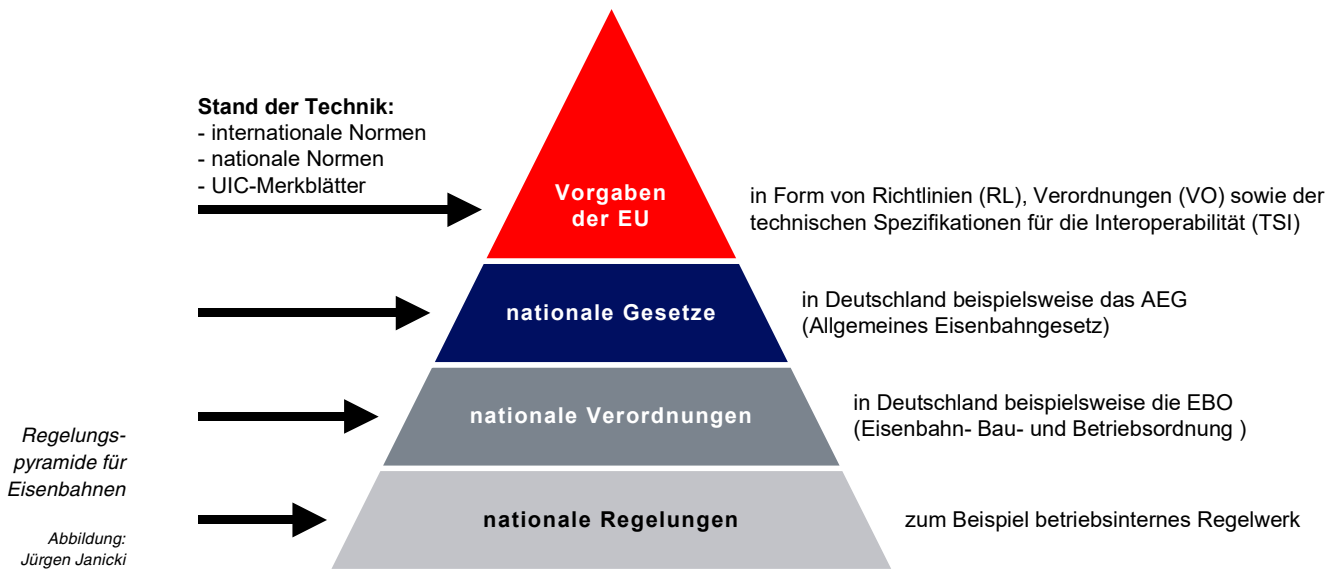
Gleichzeitig soll der Bahnsektor effizienter, integrierter und moderner werden und schneller auf Kundenwünsche reagieren. Dies erfordert neben der Marktöffnung des Schienenverkehrs für mehr Wettbewerb auch die technische Harmonisierung der verschiedenen Bahnsysteme und die Modernisierung der Infrastruktur. Dazu waren zahlreiche Maßnahmen im Bereich des Eisenbahnrechts erforderlich, die sich mit der Liberalisierung der Schienennetze und der Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums beschäftigten.

Die zur Harmonisierung des Eisenbahnrechts notwendigen Veränderungen waren im Wesentlichen Ergebnis von zahlreichen Richtlinien (RL) und Verordnungen (VO) sowie von vier „Eisenbahnpaketen“. Mit Ausnahme der Verordnungen sind die einzelnen Rechtsakte nicht unmittelbar anwendbares Recht, sondern durch die Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen.

■ **1991:** Die RL 91/440/EWG war ein erster Schritt zur Deregulierung der Eisenbahnen innerhalb

Europas. Sie forderte eine größere Unabhängigkeit der Bahnen vom Staat, die rechnerische und organisatorische Trennung zwischen dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der Verkehrsleistung sowie einen diskriminierungsfreien Zugang für Dritte.

- **1995:** Zur weiteren Konkretisierung wurden RL 95/18/EG und RL 95/19/EG über die Genehmigung von Eisenbahnunternehmen, Zuweisung von Fahrwegkapazität und Berechnung von Wegeentgelten (Trassenpreise) erlassen.
- **2001:** Das 1. Eisenbahnpaket (RL 2001/12/EG, RL 2001/13/EG und RL 2001/14/EG) beinhaltete die Trennung von Netz und Betrieb, die Verbesserung des Zugangs zur Infrastruktur, die Liberalisierung des internationalen Güterverkehrs, die Erteilung von Genehmigungen und die Einrichtung unabhängiger Genehmigungsstellen (Konkretisierung der RL 95/18/EG).
- **2004:** Das 2. Eisenbahnpaket (RL 2004/49/EG, RL 2004/50/EG, RL 2004/51/EG und VO 881/2004/EG) hatte die Verbesserung der Sicherheit und die vollständige Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrs zum Inhalt. Darüber hinaus wurde mit der Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency; abgekürzt ERA) mit Sitz in Valenciennes (Frankreich) eine zentrale Stelle für Interoperabilitäts- und Sicherheitsbelange geschaffen. Die ERA soll die Integration der europäischen Eisenbahnsysteme fördern und so einen wichtigen Beitrag zur Stärkung und Modernisierung des europäischen Eisenbahnwesens liefern.
- **2007:** Das 3. Eisenbahnpaket (RL 2007/58/EG, RL 2007/59/EG, VO 1370/2007/EG und VO 1371/2007/EG) beinhaltete die Liberalisierung



des Schienenpersonenverkehrs, die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (Triebfahrzeugführerschein) sowie die Rechte und Pflichten der Fahrgäste.

- **2008:** Die RL 2008/57/EG (Zusammenlegung der älteren RL 96/48/EG und 2001/16/EG) legte die Bedingungen fest, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der EU erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen neben Planung, Bau, Inbetriebnahme, Umrüstung, Erneuerung, Betrieb und Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems auch die Punkte Umweltschutz und technische Kompatibilität.
- **2012:** Die RL 2012/34/EU beinhaltete die Stärkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr („Recast“ des ersten Eisenbahnpakets).

- **2016:** Das 4. Eisenbahnpaket hat zwei Säulen. Die „Technische Säule“ (VO EU 2016/796, RL EU 2016/797, RL EU 2016 798) hat die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU zum Thema und ersetzt die RL 2008/57/EG. Darüber hinaus gibt es für die Zulassung von Schienenfahrzeugen neue Zuständigkeiten, Befugnisse, Pflichten und Verfahrensabläufe. Die „Politische Säule“ (RL EU 2016/2370, VO EU 2016/2337 und VO EU 2016 /2338) hat die Marktöffnung des Personenverkehrs zum Schwerpunkt.

Gliederung der TSI

Quelle: www.eisenbahn-cert.de

Teilsystem	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
Infrastruktur	TSI INF (infrastructure)
Energie	TSI ENE (energy)
Fahrzeuge:	
– Lokomotiven und Personenwagen*	TSI LOC & PAS (locomotives and passenger rolling stock)*
– Güterwagen	TSI WAG (wagons)
– Lärm	TSI NOI (noise)
Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung	TSI CCS (control-command and signaling)
teilsystemübergreifende TSI:	
– eingeschränkt mobile Personen	TSI PRM (persons with reduced mobility)
– Sicherheit in Eisenbahntunnel	TSI SRT (safety in railway tunnel)

* gilt auch für Triebzüge und Triebwagen sowie mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Der Begriff Interoperabilität beschreibt die Fähigkeit eines Schienenfahrzeugs, die Schienennetze innerhalb des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durchgängig und sicher zu nutzen. Das Gesamtsystem ist nur dann interoperabel, wenn die technischen Schnittstellen zwischen den verschiedenen Teilsystemen aufeinander abgestimmt sind. Mit den „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) hat die EU für das europäische Eisenbahnsystem ein Regelwerk erlassen und so den rechtlichen Rahmen für eine Angleichung der verschiedenen technischen Systeme der Mitgliedstaaten geschaffen. Aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur wurde das Gesamtsystem Eisenbahn in Teilsysteme wie beispielsweise Fahrzeuge, Infrastruktur oder Betrieb gegliedert, für die jeweils eigene TSI erstellt wurden. In diesen wird für das jeweilige Teilsystem beschrieben, in welcher Weise die in den Richtlinien festgelegten grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität erfüllt werden sollen.

Die TSI enthalten auch Verfahrensweisen, wie die Einhaltung der Regeln geprüft werden soll. Jedes Teilsystem wird einer gesonderten Prüfung unterzogen. Damit soll festgestellt werden, inwieweit die Bestandteile des Teilsystems einzeln und innerhalb

des Teilsystems sowie anhand der definierten Schnittstellen mit anderen Teilsystemen ganzheitlich zusammenwirken und die europäischen Vorgaben erfüllt sind.

Ursprünglich bestanden für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und für das konventionelle Bahnsystem eigene Richtlinien. Seit 2016 gelten die TSI für beide Systeme gleichermaßen und umfassen auch den erweiterten Bereich der nationalen Schienennetze. Die TSI gelten in der Regel nicht für städtische Schienenbahnen (Straßenbahnen, Stadtbahnen sowie Hoch- und U-Bahnen) sowie für Bahnen im Privateigentum, die für den eigenen Güterverkehr oder zur nicht gewerblichen Personenbeförderung genutzt werden.

Nationales Eisenbahnrecht (Deutschland)

In Deutschland bildet das Grundgesetz die Grundlage für den öffentlichen Schienenverkehr. Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebung über den Verkehr von Eisenbahnen des Bundes, den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie die Erhebung von Entgelten für deren Benutzung. Für die Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, haben die Länder die Befugnis der konkurrierenden Gesetzgebung, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht durch Gesetz Gebrauch macht.

Allgemeines Eisenbahngesetz

Ein Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) behandelt diejenigen Fragen des Eisenbahnwesens, die bundesrechtlich zu regeln sind. Es dient der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts und ist auch wesentliche Rechtsgrundlage für eine Vielzahl nachrangiger Rechtsverordnungen.

Das AEG verpflichtet die Eisenbahnen des Bundes und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zur sicheren Betriebsführung und zur Einhaltung eines sicheren Zustands ihrer Infrastruktur, ihrer Fahrzeuge und ihres Zubehörs. Darüber hinaus enthält es die Ermächtigungen zur Eisenbahnaufsicht, die Vorgaben für die Planfeststellung und die Regelungen zum Erfordernis und zum Erhalt von Betriebsgenehmigungen oder Sicherheitsbescheinigungen beziehungsweise -genehmigungen. Eisenbahnen im Sinne des AEG sind Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen wie beispielsweise Bergbahnen.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Bau und Betriebsführung von Eisenbahnen unterliegen der Betriebsführung der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) beziehungsweise ESBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen). EBO und ESBO sind Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Sie gelten gleichermaßen für die Eisenbahnen des Bundes wie auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen). EBO und ESBO sind keine unmittelbaren Betriebsvorschriften, sondern geben nur den gesetzlichen Rahmen vor, den die Eisenbahnen mit eigenem betrieblichem Regelwerk gestalten müssen. Sie enthalten unter anderem die Rahmenvorschriften über die Ausgestaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge sowie die Grundsätze für den Bahnbetrieb.

Mit diesen Verordnungen soll erreicht werden, dass Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sind, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO beziehungsweise ESBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von den anerkannten

Rechtliche Grundlagen für den schienengebundenen Verkehr in Deutschland

Abbildung: Jürgen Janicki

Schienenbahnsysteme und deren gesetzliche Grundlagen (Deutschland)			
Bahn- bzw. Verkehrssystem		gesetzliche Grundlage	Grundlage der Betriebsführung
Eisenbahnen	■ regelspurige Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs	Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
	■ schmalspurige Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs		Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO)
	■ nichtöffentliche Eisenbahnen des Schienengüterverkehrs		Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA)
städtische Schienenbahnen	■ Straßenbahnen	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA)
	■ Stadtbahnen		Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)
	■ Hoch- und U-Bahnen		

Tram vor dem Bremer Hauptbahnhof: Deutschland ist das einzige Land mit einem eigenen Regelwerk für städtische Schienenbahnen



Regeln der Technik kann abgewichen werden, wenn dabei mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet bleibt. Die Beweislast dafür trägt derjenige, der von den anerkannten Regeln der Technik abweicht.

Für Bahnen des nichtöffentlichen Schienengüterverkehrs mit eigener Betriebsführung und eigenen Betriebsmitteln haben die jeweiligen Landesbehörden Regelungen in einer BOA (Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen) sowie EBOA (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen) herausgegeben. Derartige Bahnen können unmittelbar oder vermittelt durch andere Anschlussbahnen auf öffentliche Eisenbahnen übergehen.

Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Deutschland ist weltweit das einzige Land mit einem eigenen, geschlossenen Regelwerk für städtische Schienenbahnen. Rechtsgrundlage ist hier das Personenbeförderungsgesetz (PBefG); Bau und Betriebsführung regelt die Straßenbahn-Bau- und

Betriebsordnung (BOStrab). Diese gilt nicht nur für Bahnen in straßenbündigem Gleiskörper (Straßenbahn), sondern auch für eisenbahnähnliche Systeme, die auf eigenem Gleiskörper geführt werden, wie beispielsweise Hoch- und Untergrundbahnen.

Um den Anforderungen der unterschiedlichen Systeme gerecht zu werden, ist die BOStrab im Gegensatz zur EBO flexibler und lässt Anpassungen an die historisch gewachsenen, lokalen Gegebenheiten der jeweiligen Kommunen ausdrücklich zu. Ein Mischbetrieb zwischen beiden Betriebsordnungen entsteht, wenn Fahrzeuge sowohl auf BOStrab- als auch auf EBO-Strecken verkehren. Diese müssen deshalb für die Anforderungen beider Betriebsarten ausgelegt und zugelassen sein.

Eisenbahnrecht in Österreich und der Schweiz

Obwohl die Schweiz kein Mitgliedsland der EU ist, wurde der diskriminierungsfreie Netzzugang ebenso umgesetzt wie die Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb. Weitere Anpassungen beinhalteten Aspekte wie die Interoperabilität im europäischen Bahnwesen und die Anpassung der schweizerischen an die europäischen Normen.

Vergleichbar dem in Deutschland geltenden AEG sind die rechtlichen Aspekte des öffentlichen Eisenbahnverkehrs in Österreich und der Schweiz in Eisenbahngesetzen geregelt (EBG in der Schweiz, EisbG in Österreich). Bau und Betrieb der Eisenbahnen regelt in der Schweiz die Eisenbahnverordnung (EBV), in Österreich die Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV), die inhaltlich weitgehend der EBO entspricht. Im Gegensatz zu Deutschland gelten in beiden Ländern Straßenbahnen (Trambahnen) als Eisenbahnen. ■

Lesen Sie auch

Systematik der Schienenfahrzeuge
Das vierte Eisenbahnpaket kommt
beide in Deine Bahn 3/2019

Neue Züge auf Schiene bringen
Deine Bahn 9/2018

Die Neuherausgabe der EU-Richtlinie
über die Eisenbahnsicherheit (Teil 1/2)
Deine Bahn 4/5 2018