

# DMG-SEMINAR E2/2024 „BAHNSYSTEME IN DER PRAXIS“

„Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums  
— Ziele, Rechtsgrundlagen, Ergebnisse —“

## Extrakt

*Der Beitrag spannt einen Bogen von der Technischen Einheit im Eisenbahnwesen (TE) von 1886/1887 über den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) von 1922 und seine Studienorgane der RIC und RIV bis hin zur Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Mit der Annahme der sogenannten „Marktsäule“ des 4. Eisenbahnpakets durch das Europäische Parlament am 14.12.2016 wurde die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs weiter gestärkt. Es wird auf den Rechtsetzungsprozess im europäischen Eisenbahnwesen und die Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht eingegangen. Der mit diesem Prozess einhergehende Erfüllungsaufwand für Eisenbahnunternehmen wird in einem gesonderten Vortrag durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) erläutert. Bedeutung und Aufgaben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) werden behandelt. Dem Beitrag ist eine Auswahl deutschsprachiger Fachzeitschriften und Jahrbücher für das Eisenbahnwesen im Bereich der Schienenverkehrssysteme und eine Übersicht zu ausgewählter Grundlagenliteratur für das DMG-Einführungseminar-E2/2024 beigefügt.*

# Skriptzusammenfassung

## Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

### – Ziele, Rechtsgrundlagen, Ergebnisse –

#### - Grundstruktur der Interoperabilität -

#### - Rechtsetzung im europäischen Eisenbahnwesen -

#### - Europäische Eisenbahnagentur -

#### - Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht -

#### - Resümee -

(Referent: Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat, Senior Consultant, DMG Stendal)

## 1. Grundstruktur der Interoperabilität

### a) Begriff „Interoperabilität“

Unter Interoperabilität versteht man im Schienenverkehr, dass Schienenfahrzeuge möglichst durchgängig und mit einer gewissen Sicherheit zwischen verschiedenen Schienennetzen verkehren können, insbesondere zwischen den Eisenbahnnetzen verschiedener Staaten.

Im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV bezeichnet der Ausdruck „Interoperabilität“

...die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wurde bisher noch durch die Unterschiede begrenzt, die zwischen den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Fahrzeuge, die Technologie, die Signalgebung, die Sicherheitsvorschriften, die Bremssysteme, die Fahrstromarten und die Geschwindigkeitsbegrenzungen bestanden. Diese Situation zwang bisher die Züge im internationalen Verkehr, an den „Grenzen“ anzuhalten.

Die vorgenannten technischen Unterschiede sind dadurch zu erklären, dass die einzelnen Mitgliedstaaten im Laufe ihrer verkehrsgeschichtlichen Entwicklung ihre eigenen Interessen oder die ihrer Eisenbahnindustrie schützen mussten.

### b) Technische Hindernisse versus Interoperabilität

#### Spurweite:

Eine einheitliche Spurweite ist die wichtigste Voraussetzung, damit Eisenbahnfahrzeuge in verschiedenen Schienennetzen verkehren können.

#### Lichtraumprofil:

Ein zu kleines Lichtraumprofil verhindert, dass größere Fahrzeuge eine Strecke befahren können. Ähnlich verhält es sich z. B. mit der Wippenbreite von Stromabnehmern, nur, dass hier wegen der Zick-Zack-Linie der Oberleitung zu breite oder zu schmale Stromabnehmer ausgeschlossen werden müssen.

Während eine Ausrüstung der Traktionsmittel mit mehreren Stromabnehmern technisch relativ problemlos und günstig ist, ist bei Abweichungen vom Lichtraumprofil selbst eine Harmonisierung nur sehr kostenintensiv (Aufweitung von Tunneln, Vergrößerung des Gleismittenabstandes) zu bewerkstelligen.

#### Stromsystem:

Bei Eisenbahnen sind Gleich- und Wechselstrom mit unterschiedlichen Spannungen üblich. Den Übergang von einem Stromsystem in ein anderes nennt man Systemtrennstelle. Mehrsystemfahrzeuge können in verschiedenen Stromsystemen fahren und werden im grenzüberschreitenden Güterverkehr zunehmend Standard, ebenso im Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE 3M, TGV POS). Aufgrund des Energiebedarfs für Hochgeschwindigkeitsverkehr zeichnet sich bei Neubaustrecken ein klarer Trend zu AC 25kV/50Hz (außer in Ländern mit bestehendem AC 15kV/16,7Hz-Netz wie Deutschland) ab.

#### Zugsicherung:

Bei den Zugsicherungssystemen gibt es die größten Unterschiede zwischen den nationalen Eisenbahnnetzen. Da in den meisten Ländern bereits mehr als ein System verwendet wird, haben Mehrsystemlokomotiven bis zu zehn unterschiedliche Zugsicherungen eingebaut. Wegen Inkompatibilitäten müssen die fremden Zugsicherungen jeweils ausgeschaltet werden. In Europa sollen die bestehenden, nationalen Zugsicherungssysteme durch den neuen Standard **ETCS (European Train Control System)** ersetzt werden.

#### Automatisierung:

**Automatic Train Operation (ATO)** ist der automatisierte Fahrbetrieb, bei dem die Zugsteuerung ganz oder teilweise vom Fahrrechner übernommen wird. Die verschiedenen Grade der Automatisierung (GoA0 bis GoA4) reichen von der Bremssteuerung und Fahrsteuerung zur Geschwindigkeitskontrolle, über die Fahrsteuerung und Türsteuerung an Verkehrshalten bis zur möglichen Fernsteuerung für den fahrerlosen Betrieb.

Im technischen Sprachgebrauch bezeichnet ein ATO-System meist die fahrerseitige Ausrüstung, die aus den Fahrbegriffen eines streckenseitigen Zugbeeinflussungssystems die Steuerbefehle ableitet.

Bei Zugnummern-Meldeanlagen und bei der Zuglenkung hat jeder Betreiber sein eigenes System. Das **ERTMS (European Rail Traffic Management System)** soll in Zukunft auch das Verkehrsmanagement vereinheitlichen.

**Digitale Automatische Kupplung (DAK):** Neben den bekannten Vorteilen einer AK bringt das „D“ der DAK elektrische Energie und Daten auf den Güterzug. Dies ist die Voraussetzung, um weitere Prozessschritte im operativen Bahnbetrieb, wie z.B. die Bremsprobe, die Erfassung der Wagenreihung, die Zugintegritätsprüfung etc., automatisieren zu können. Insofern ist die DAK die Grundvoraussetzung auf dem Weg zum Intelligenten Güterzug.

→ **Tabelle 1: Übersicht „Interoperabilitätsparameter“** (siehe 7. Anhang)

c) Europäische Eisenbahnrichtlinien (Aufzählung nicht vollständig)

(Quelle: <https://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html?locale=de> )

(Quelle: [https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/EU-Recht/eu-recht\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/EU-Recht/eu-recht_node.html) )

(Quelle: [https://www.eisenbahn-cert.de/DE/Informationen/TSI/tsi\\_node.html](https://www.eisenbahn-cert.de/DE/Informationen/TSI/tsi_node.html) )

- **Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates** vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung;  
[\[ABl. EU L 75/29 ff. vom 15.03.2001\]](#)
- **Richtlinie 2004/51/EG** zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;  
[\[ABl. EU L 220/58 ff. vom 21.06.2004\]](#)
- **Richtlinie 2007/58/EG** zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur;  
[\[ABl. EU L 315/44 ff. vom 03.12.2007\]](#)
- **Richtlinie 2007/59/EG** über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern;  
[\[ABl. EU L 315/51 ff. vom 03.12.2007\]](#)
- **Richtlinie 2012/34/EU** vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums;  
[\[ABl. EU L 343/32 ff. vom 14.12.2012\]](#)
- **Richtlinie 2013/9/EU** vom 11. März 2013 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft;  
[\[ABl. EU L 68/55 ff. vom 12.03.2013\]](#)
- **Richtlinie 2014/38/EU** vom 10. März 2014 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Lärmgrenzen;  
[\[ABl. EU L 70/20 ff. vom 11.03.2014\]](#)
- **Richtlinie 2014/106/EU** vom 5. Dezember 2014 zur Änderung der Anhänge V und VI der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft;  
[\[ABl. EU L 355/42 ff. vom 12.12.2014\]](#)
- **Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität;  
[\[ABl. EU L 356/110 ff. vom 12.12.2014\]](#)
- **Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 356/179 ff. vom 12.12.2014\]](#)
- **Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 13/13 ff. vom 20.01.2015\]](#)

- [Verordnung \(EU\) Nr. 1302/2014 der Kommission](#)  
vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 356/228 ff. vom 12.12.2014\]](#)
- [Berichtigung der Verordnung \(EU\) Nr. 1302/2014 der Kommission](#)  
vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union;  
[\[3. Berichtigung, ABl. EU L 103/50 vom 19.4.2016\]](#)
- [Verordnung \(EU\) 2015/924 der Kommission](#)  
vom 8. Juni 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 150/10 ff. vom 17.06.2015\]](#)
- [Verordnung \(EU\) 2015/995 der Kommission](#)  
vom 8. Juni 2015 zur Änderung des Beschlusses 2012/757/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 165/1 ff. vom 30.06.2015\]](#)
- [Verordnung \(EU\) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates](#)  
vom 11. Mai 2016 über die *Eisenbahnagentur* der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004;  
[\[ABl. EU L 138/1 ff. vom 26.05.2016\]](#)
- [Richtlinie \(EU\) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates](#)  
vom 11. Mai 2016 über die *Interoperabilität des Eisenbahnsystems* in der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 138/44 ff. vom 26.05.2016\]](#)
- [Richtlinie \(EU\) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates](#)  
vom 11. Mai 2016 über *Eisenbahnsicherheit*;  
[\[ABl. EU L 138/102 ff. vom 26.05.2016\]](#)
- [VERORDNUNG \(EU\) 2016/2337 des Europäischen Parlaments und des Rates](#)  
vom 14. Dezember 2016 zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über *gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen*;  
[\[ABl. EU L 354/20 ff. vom 23.12.2016\]](#)
- [VERORDNUNG \(EU\) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates](#)  
vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der *Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste*;  
[\[ABl. EU L 354/22 ff. vom 23.12.2016\]](#)
- [RICHTLINIE \(EU\) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates](#)  
vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der *Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur*;  
[\[ABl. EU L 352/1 ff. vom 23.12.2016\]](#)

- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2017/2177 DER KOMMISSION](#)  
vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen;  
[\[ABl. EU L 307/1 ff. vom 23.11.2017\]](#)
- [DELEGIERTER BESCHLUSS \(EU\) 2017/1474 DER KOMMISSION](#)  
vom 8. Juni 2017 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf spezifische Ziele für die Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität;  
[\[ABl. EU L 210/5 ff. vom 15.08.2017\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2018/545 DER KOMMISSION](#)  
vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates;  
[\[ABl. EU L 90/66 ff. vom 06.04.2018\]](#)
- [DELEGIERTE VERORDNUNG \(EU\) 2018/761 DER KOMMISSION](#)  
vom 16. Februar 2018 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission;  
[\[ABl. EU L 129/16 ff. vom 25.05.2018\]](#)
- [DELEGIERTE VERORDNUNG \(EU\) 2018/762 DER KOMMISSION](#)  
vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010;  
[\[ABl. EU L 129/26 ff. vom 25.05.2018\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2018/763 DER KOMMISSION](#)  
vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission;  
[\[ABl. EU L 129/49 ff. vom 25.05.2018\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2018/764 DER KOMMISSION](#)  
vom 2. Mai 2018 über die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen;  
[\[ABl. EU L 129/68 ff. vom 25.05.2018\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2018/867 DER KOMMISSION](#)  
vom 13. Juni 2018 zur Festlegung der Geschäftsordnung der Beschwerdekammer(n) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union;  
[\[ABl. EU L 149/3 ff. vom 14.06.2018\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2019/772 DER KOMMISSION](#)  
vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 bezüglich des Bestandsregisters im Hinblick auf die Feststellung von Zugänglichkeitsbarrieren, die Information der Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit;  
[\[ABl. EU L 139 I/1 ff. vom 27.05.2019\]](#)

- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2019/774 DER KOMMISSION](#)  
vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ auf Bestandsgüterwagen;  
[\[ABl. EU L 139 I/89 ff. vom 27.05.2019\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2019/776 DER KOMMISSION](#)  
vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele;  
[\[ABl. EU L 139 I/108 ff. vom 27.05.2019\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2019/779 DER KOMMISSION](#)  
vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission;  
[\[ABl. EU L 139 I/360 ff. vom 27.05.2019\]](#)
- [DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG \(EU\) 2020/387 DER KOMMISSION](#)  
vom 9. März 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1302/2014 und (EU) 2016/919 hinsichtlich der Erweiterung des Verwendungsgebiets und der Übergangszeiträume;  
[\[ABl. EU L 73/6 ff. vom 10.03.2020\]](#)
- [RICHTLINIE \(EU\) 2020/700 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)  
vom 25. Mai 2020 zur Änderung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums  
[\[ABl. EU L 165/27 ff. vom 27.05.2020\]](#)
- [VERORDNUNG \(EU\) 2020/1429 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)  
vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID- 19-Ausbruchs  
[\[ABl. EU L 333/1 ff. vom 12.10.2020\]](#)
- [VERORDNUNG \(EU\) 2021/267 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)  
vom 16. Februar 2021 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf die anhaltende COVID-19-Krise hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen, der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts und für die Verlängerung bestimmter in der Verordnung (EU) 2020/698 vorgesehenen Zeiträume  
[\[ABl. EU L 60/1 ff. vom 22.02.2021\]](#)
- [VERORDNUNG \(EU\) 2021/782 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)  
vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)  
[\[ABl. EU L 172/1 ff. vom 17.05.2021\]](#)

## 2. Rechtsetzung im europäischen Eisenbahnwesen

- Das derzeit geltende Gemeinschaftsrecht der Europäischen Union besteht aus drei verschiedenen, aber miteinander verknüpften Arten von Rechtsakten:
  - ◊ Primärrecht
  - ◊ Sekundärrecht
  - ◊ Tertiärrecht (Rechtsprechung / Richterrecht)
  
- Das Primärrecht besteht aus einem Regelwerk, das aus aufeinanderfolgenden Änderungen der Verträge hervorgegangen ist.
  
- Das Sekundärrecht stellen die in Art. 288 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) festgelegten Rechtsakte dar:
  - ◊ Verordnungen
  - ◊ Richtlinien
  - ◊ Entscheidungen / Beschlüsse
  - ◊ Empfehlungen und Stellungnahmen

## 3. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) (<https://www.era.europa.eu/>)

- Die ERA ist eine unabhängige EU-Agentur, die aus dem EU-Haushalt finanziert wird und getrennt von der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und den EU-Mitgliedstaaten tätig ist.
- Die EU-Eisenbahnagentur ist beauftragt, in mehreren europäischen Ländern gültige einheitliche Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeug-(Typ-)Genehmigungen auszustellen und ein interoperables europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem bei der Entwicklung und Umsetzung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu gewährleisten.
- Der Hauptsitz der Agentur befindet sich in Valenciennes, Frankreich. Weitere Tagungseinrichtungen befinden sich in Lille, Frankreich.
- Aufgaben der ERA:
  - ◊ Zu den Kernaufgaben der ERA gehören die Schaffung eines harmonisierten Sicherheitskonzepts, die Beseitigung technischer Hindernisse, die Weiterentwicklung des einheitlichen europäischen Zugsicherungs- und Kommunikationssystems (ERTMS) und die Förderung eines vereinfachten Zugangs für Kunden zum europäischen Eisenbahnsektor.
  - ◊ Förderung eines harmonisierten Ansatzes für die Eisenbahnsicherheit
  - ◊ Ausarbeitung des technischen und rechtlichen Rahmens, um die Beseitigung technischer Hindernisse zu ermöglichen und als Systembehörde für ERTMS- und Telematikanwendungen zu fungieren
  - ◊ Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzung von Bahnsysteminformationen
  - ◊ Als Europäische Behörde im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets fungieren, die Fahrzeug-(Typ-)Genehmigungen und einzelne Sicherheitsbescheinigungen ausstellt und gleichzeitig die Wettbewerbsposition des Eisenbahnsektors verbessert.



- Zugrundeliegende Rechtsakte:
  - ◇ VERORDNUNG (EG) NR. 881/2004 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) (ABl. EU L 164/1 ff. vom 30.04.2004, berichtigt durch ABl. EU L 220/3 ff. vom 21.06.2004);
  - ◇ VERORDNUNG (EU) 2016/796 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. EU L 138/1 ff. vom 26.05.2016);

#### 4. Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht

→ **Abbildung 1: Schema des Gesetzgebungsverfahrens in Deutschland** (siehe 7. Anhang)

- Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht — **Gesetze**

(Quelle: <http://www.gesetze-im-internet.de/index.html>)

— Beispiele (kein Anspruch auf Vollständigkeit) —

- ◇ Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland (GG);
- ◇ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
- ◇ Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
- ◇ Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGGrG);
- ◇ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG);
- ◇ Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG);
- ◇ Landeseisenbahngesetze (LEG);
- ◇ Fünftes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (16.04.2007);  
*Das Gesetz dient der nationalen Umsetzung der „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)" in deutsches Recht.*
- ◇ Sechstes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (30.07.2009);  
*Mit dem Gesetz wird die nationale Umsetzung Richtlinie 2007/59/EG vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. EG Nr. L 315, 03.12.2007, S. 51) eingeführt.*
- ◇ Siebtes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (27.06.2012);  
*Mit dem Gesetz wird die nationale Umsetzung Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 164, 30.04.2004, S. 44) eingeführt.*
- ◇ Achtes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (12.09.2012);  
*Mit dem Gesetz wird die nationale Umsetzung wichtiger Änderungen der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/EG) geregelt. Europaweit wird die für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance - ECM) eingeführt.*

- ◇ Neuntes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (28.05.2015);  
*Das Gesetz dient unter anderem*
  - der Beschleunigung der Zulassungsverfahren im Eisenbahnwesen;
  - der Entlastung der Bundeswehr von bürokratischen Erfordernissen;
  - der Entlastung von Eisenbahn-Werkstätten bei der Entgeltregulierung.
  
- ◇ Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (29.08.2016)  
– Artikel 1: Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) –  
*Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. Nr. L 343 S. 32).  
Umsetzungsfrist war der 16. Juni 2015.*
  
- ◇ Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (26.07.2018)  
– Artikel 1: Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) –  
*Diese Verordnung beinhaltet unter anderem*
  - den Erlass einer Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung - EIGV);
  - die Zusammenführung von Verfahrensvorschriften im Eisenbahnwesen für die Bereiche Infrastruktur und Fahrzeuge;
  - die Aufhebung der „Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung“ (TEIV);
  - die Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung  
und dient der
  - Beschleunigung von Genehmigungsverfahren sowie der Regelung von Verantwortlichkeiten.
  
- ◇ Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (26.11.2019)  
– Artikel 1: Änderung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUUV) –  
– Artikel 2: Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV) –  
– Artikel 3: Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) –  
– Artikel 4: Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) –  
*Die Artikel 1 und 2 dieser Verordnung dienen der teilweisen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung).*
  
- ◇ Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (09.06.2021)  
– Artikel 1: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) –  
– Artikel 2: Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes –  
– Artikel 3: Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes –  
– Artikel 4: Änderung des Bundeswaldgesetzes –  
– Artikel 5: Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz –
  
- ◇ Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (22.12.2023)  
– Artikel 3: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes –  
– Artikel 4: Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes –

• Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht – **Rechtsverordnungen**

(Quelle: <http://www.gesetze-im-internet.de/index.html>)

– Beispiele (kein Anspruch auf Vollständigkeit) –

- ◇ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO);
- ◇ Eisenbahn-Signalordnung (ESO);
- ◇ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO);
- ◇ Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO);
- ◇ Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA);
- ◇ Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen - EBOA);
- ◇ Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung - EIGV)
- ◇ Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
- ◇ Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung - EBV)
- ◇ Verordnung über die Prüfung zum Betriebsleiter für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung - EBPV)
- ◇ Verordnung über die Erteilung der Fahrberechtigung an Triebfahrzeugführer sowie die Anerkennung von Personen und Stellen für Ausbildung und Prüfung (Triebfahrzeugführerscheinverordnung - TfV)
- ◇ Verordnung über die theoretische Prüfung für den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins (Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung - TfPV)
- ◇ Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems (Eisenbahn-Sicherheitsverordnung - ESiV)
- ◇ Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab)

## 5. Resümee

- Der Eisenbahnverkehr soll durch Anforderungen an die Interoperabilität europaweit erleichtert werden. Das Ziel wird von der europäischen Kommission durch EG-Richtlinien und EG-Verordnungen zur Harmonisierung der Märkte (in diesem Fall Eisenbahnsektor) und Abbau von Handelshemmnissen im freien Warenhandel umgesetzt.
- EG-Richtlinien (RL) sind die Basis für das europäische Eisenbahnsystem, insbesondere mit Blick auf die Interoperabilität. Sie werden, jedoch nicht immer unmittelbar, in nationales Recht integriert. Auf Grund der Besonderheit im Bereich des Systems Bahn sind nationale Vorschriften, wie z.B. das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), anzupassen.
- Die europäische Kommission ist auch weiterhin bestrebt, die Mitgliedstaaten zu einer zeitnahen Umsetzung der europäischen Vorgaben zu bewegen und hat dies bereits mehrfach mit der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren gegen einzelne Mitgliedstaaten unterstrichen.
- Die Vorgaben durch den nationalen Gesetzgeber beruhen auf nationalen und europäischen Regeln. Im Laufe der Entwicklung zu einem europäischen Eisenbahnsystem werden vielfach nationale Regelungen durch europäische Richtlinien und Verordnungen verändert bzw. erweitert.
- Mit dem 5. Eisenbahnrechtsänderungsgesetz wurden die europäischen Vorgaben durch eine Ergänzung des AEG im Bereich der Eisenbahnaufsicht (§§ 5, 5 a AEG) umgesetzt. Nach § 5 Abs. 1 e AEG obliegt dem Bund die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme, die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen, die Genehmigung und Überwachung von Schulungseinrichtungen, die grundsätzlich bestehende Eisenbahnaufsicht über nicht bundeseigene Eisenbahnen, die Eisenbahnaufsicht über Interoperabilitätskomponenten, die Überwachung betrieblicher Vorschriften der öffentlichen Eisenbahnen und die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters.
- Das 5. Eisenbahnrechtsänderungsgesetz bestimmt die Aufgaben der Sicherheitsbehörden, bildet einen Eisenbahnsicherheitsbeirat, befasst sich mit den Netzen des Regionalverkehrs und der Regionalbahnen, regelt Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und enthält Regelungen zur Unfalluntersuchung.
- Die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) ist als Artikel 1 der Dreizehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften am 11.08.2018 in Kraft getreten. Die EIGV ersetzt die bis zum 10.08.2018 geltende Transeuropäische Eisenbahn Interoperabilitätsverordnung (TEIV) und regelt daher insbesondere die Verfahren über Erlangung und Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Inbetriebnahmegenehmigung für Bestandteile des Eisenbahnsystems. Für Anträge auf Erteilung einer Genehmigung nach TEIV, die vor diesem Datum beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt wurden, war unter den in § 42 EIGV, „Übergangsvorschriften“, genannten Voraussetzungen eine Genehmigung nach TEIV weiterhin möglich.

- Die Umsetzung der „**politischen Säule**“ des Vierten Eisenbahnpakets erfolgte in Deutschland zum **16. Juli 2019** mit folgendem Rechtsakt (Artikelgesetz):
  - *Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur vom 08. Juli 2019*  
[\[BGBl. Jg. 2019 Teil I Nr. 26 vom 15. Juli 2019, S. 1040 ff.\]](#)

Dies betraf insbesondere die folgenden EU-Rechtsakte:

- RL (EU) 2016/2370 (Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur),
- VO (EU) 2016/2337 (Aufhebung VO 1192/69),
- VO (EU) 2016/2338  
(Marktöffnung Personenverkehr, Änderung VO (EG) 1370/2007)

Inhaltliche Schwerpunkte:

- Ausbau eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums: Sicherstellung der Unabhängigkeit von Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Schaffung finanzieller Transparenz (Entflechtung), Kooperationen der Hauptinfrastrukturbetreiber auf EU-Ebene, Öffnung von Schienenverkehrsmärkten für Personenverkehrsdienste mit Sitz im Ausland, optionale Entgelt differenzierung beim Einsatz des europäischen Zugsicherungssystems (ETCS), Aufstellung von Notfallplänen zur Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste, Regelungen zur Zuverlässigkeit der Genehmigungsinhaber;
- Änderung und Einfügung versch. §§ Eisenbahnregulierungsgesetz sowie Änderung §§ 2, 4, 6b und Einfügung § 5a Allgemeines Eisenbahngesetz;
- Die Umsetzung der „**technischen Säule**“ des Vierten Eisenbahnpakets erfolgte in Deutschland zum **24.06.2020** mit folgendem Rechtsakt (Artikelgesetz):
  - *Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union vom 17. Juni 2020*  
[\(BGBl. Jg. 2020 Teil I Nr. 28 vom 23.06.2020, S. 1298 ff.\)](#)

Dies betraf insbesondere die folgenden EU-Rechtsakte:

- RL (EU) 2016/797 (Interoperabilitätsrichtlinie),
- RL (EU) 2016/798 (Sicherheitsrichtlinie),
- VO (EU) 2018/545 (Praktische Modalitäten Genehmigung von Fahrzeugen),
- VO (EU) 2018/762 (Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme),
- VO (EU) 2018/763 (Praktische Festlegungen einheitliche Sicherheitsbescheinigungen).

Inhaltliche Schwerpunkte:

- Erlass einer Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems (Eisenbahn-Sicherheitsverordnung - ESiV), Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung, Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung;
- Umsetzung von europäischen Rechtsakten über die Eisenbahnagentur, über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und über die Eisenbahnsicherheit;

## 6. Quellenverzeichnis

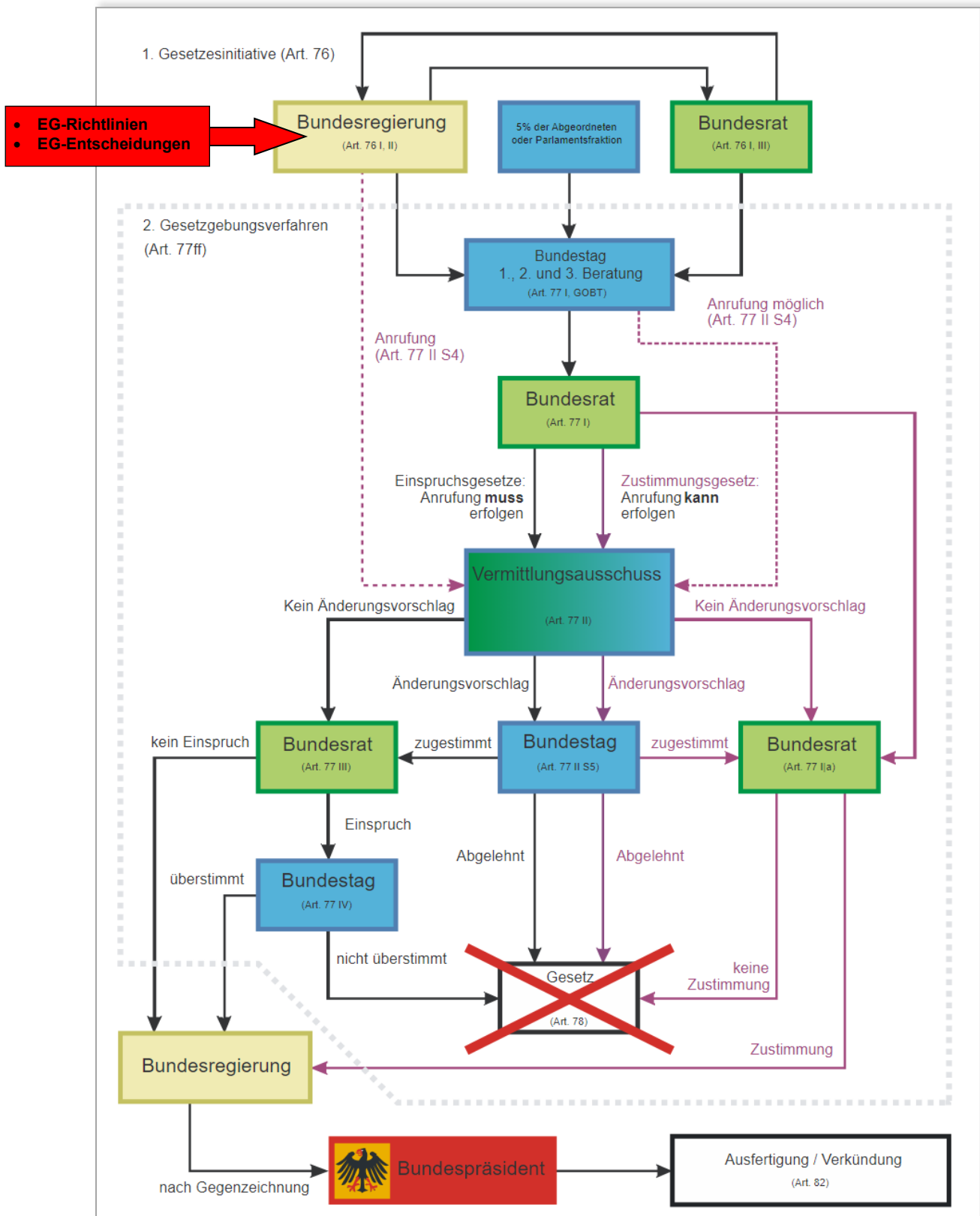
- (1) Amtsblatt der Europäischen Union
  - <http://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html?locale=de>
- (2) Zusammenfassung der EU-Gesetzgebung / Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems
  - [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/technical\\_harmonisation/l24229\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/technical_harmonisation/l24229_de.htm)
- (3) Europäischer Rat / Rat der Europäischen Union / Politikbereiche / Viertes Eisenbahnpaket
  - <http://www.consilium.europa.eu/de/policies/4th-railway-package/>
- (4) EP-Hintergrundinformationen: „Das vierte Eisenbahnpaket: - Technischer Pfeiler - “
  - [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document.html?reference=EPRS\\_ATA%282016%29580871;](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document.html?reference=EPRS_ATA%282016%29580871;)
  - <http://www.consilium.europa.eu/de/policies/4th-railway-package/technical-proposals/>
- (5) Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. (VDB) / Publikationen / Hintergrundpapiere
  - <http://bahnindustrie.info/>
- (6) TSI-Übersichtstabelle mit direktem Zugang zum Amtsblatt der EU (deutsche und englische Sprachfassungen) – Stand vom 15.02.2024
  - [https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/GesetzeundRegelwerk/TSI/TSI\\_Uebersicht.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile&v=28](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/GesetzeundRegelwerk/TSI/TSI_Uebersicht.xlsx?__blob=publicationFile&v=28)
- (7) EBA-Recht und Regelwerk, EU-Recht, die wichtigsten Richtlinien, Verordnungen, Entscheidungen / Beschlüsse oder Empfehlungen der Europäischen Union zusammengefasst in einer Übersicht
  - [https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/EU-Recht/eu-recht\\_node.html#doc1528276bodyText6](https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/EU-Recht/eu-recht_node.html#doc1528276bodyText6)
- (8) EBA-Recht und Regelwerk, Eisenbahnrecht des Bundes
  - [https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/GesetzeVerordnungen/Eisenbahrecht/eisenbahnrecht\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/GesetzeVerordnungen/Eisenbahrecht/eisenbahnrecht_node.html)
- (9) EBA-Allgemeinverfügungen, die wichtige Regelungen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes enthalten
  - [https://www.lenkungskreis.de/DE/RechtRegelwerk/Allgemeinverfuegungen/allgemeinverfuegungen\\_node.html](https://www.lenkungskreis.de/DE/RechtRegelwerk/Allgemeinverfuegungen/allgemeinverfuegungen_node.html)
- (10) Der nationale **"Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit"** (D):
  - [https://www.lenkungskreis.de/ERA/DE/home\\_node.html](https://www.lenkungskreis.de/ERA/DE/home_node.html)

## 7. Anhang

### zu Punkt 1b: **Tabelle 1 : Übersicht „Interoperabilitätsparameter“**

Land	Spurweite	Lichttraumprofil	Stromsystem	Wippenbreite	Zugsicherung
Belgien	1435 mm	≥ G2 EBO	3000 V = 25 kV 50 Hz ~	1950 mm	TBL, Crocodile
Dänemark	1435 mm	≥ G2 EBO	25 kV 50 Hz ~	1800 mm	ATC
Deutschland Österreich	1435 mm	G2 EBO	15 kV 16,7 Hz ~ **)	1950 mm	Indusi, PZB, LZB
Estland Lettland	1520 mm *)		3000 V =		
Finnland	1520 mm *)		25 kV 50 Hz ~		EBICAB 900
Frankreich	1435 mm	UIC 505-1	1500 V = 25 kV 50 Hz ~	1950 mm 1450 mm	Crocodile, TVM, KVB
Großbritannien	1435 mm	< UIC 505-1	750 V = 25 kV 50 Hz ~	(DC Stromschiene)	AWS, TPWS
Irland	1600 mm		1500 V =		
Italien	1435 mm	UIC 505-1	3000 V = 25 kV 50 Hz ~	1450 mm	RS4 Codici, SCMT
Litauen	1520 mm *)		25 kV 50 Hz ~		
Luxemburg	1435 mm	≥ G2 EBO	3000 V = 25 kV 50 Hz ~	1950 mm 1450 mm	Crocodile, TBL
Niederlande	1435 mm	≥ G2 EBO	1500 V = 25 kV 50 Hz ~	1950 mm	ATB
Norwegen	1435 mm	≥ G2 EBO	15 kV 16⅔ Hz ~	1800 mm	NSB
Polen	1435 mm	≥ G2 EBO	3000 V =	1950 mm	SHP
Portugal	1668 mm		25 kV 50 Hz ~		EBICAB 700
Schweden	1435 mm	≥ G2 EBO	15 kV 16⅔ Hz ~	1800 mm	ATC
Schweiz	1435 mm	< G2 EBO > UIC 505-1	15 kV 16,7 Hz ~ **)	1450 mm	Integra-Signum, ZUB 121
Slowenien	1435 mm		3000 V = 25 KV 50 Hz ~		
Spanien	1668 mm 1435 mm (NBS)		3000 V = 25 kV 50 Hz ~		ASFA, ZUB 121, LZB
Tschechien Slowakei	1435 mm	≥ G2 EBO	3000 V = 25 kV 50 Hz ~	1950 mm	LS90
Ungarn	1435 mm	≥ G2 EBO	25 kV 50 Hz ~	2050 mm	EVM 120

**zu Punkt 2: Abbildung 1: Schema des Gesetzgebungsverfahrens in Deutschland**



Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gesetzgebungsverfahren\\_\(Deutschland\).svg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gesetzgebungsverfahren_(Deutschland).svg)



**Tabelle 2: Übersicht nationale Sicherheitsvorschriften (D)**

Nr.	Titel	Ggf. notifizierte Auszüge des Dokumentes	Aspekte für Entwicklung des Sicherheitsniveaus
1	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	Fünfter Abschnitt §§ 47, 48, 54	National geprägte Anforderungen hinsichtlich des Personals, soweit nicht bereits harmonisiert.
2	Eisenbahn-Signalordnung 1959		National geprägte Eisenbahntechnologie und Basis für die Anwendung von Betriebsverfahren an der Schnittstelle zur Infrastruktur.
3	Allgemeinverfügung zum "Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb"		Untersetzung harmonisierter Rechtspflichten bzgl. nationaler Umsetzung.
4	Allgemeinverfügung "Mitteilung von Informationen über gefährliche Ereignisse an das Eisenbahn-Bundesamt"		Untersetzung harmonisierter Rechtspflichten bzgl. nationaler Umsetzung.

**Stand: 05.10.2022**

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

[https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/NationaleSicherheitsvorschriften/nationalesicherheitsvorschriften\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/NationaleSicherheitsvorschriften/nationalesicherheitsvorschriften_node.html)

Weitere Informationen zu nationalen Sicherheitsvorschriften sowie zu den Vorschriften anderer Mitgliedsstaaten der Europäischen Union finden Sie auf der Webseite der Europäischen Eisenbahnagentur unter dem Stichwort **"National Safety Rules"**.

- Zur Datenbank SRD:  
<https://srd.era.europa.eu/home>
- Zur Homepage der Eisenbahnagentur der Europäischen Union  
<https://www.era.europa.eu/>