

# DMG-Seminar E2/2024 „Bahnsysteme in der Praxis“

19. — 21. März 2024  
Hamburg

## Thema

### Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums — Ziele, Rechtsgrundlagen, Ergebnisse — \*



- Grundstruktur der Interoperabilität
- Rechtsetzung im europäischen Eisenbahnwesen
- Europäische Eisenbahngentur
- Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht

19. März 2024  
Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

\* siehe auch Skriptzusammenfassung des  
Vortrags in den Seminarunterlagen

## Referent

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881



### Dipl.-Ing. (EUR ING) Jürgen Mallikat (75)

Vom 01. November 1993 bis zum 31. Oktober 2013 war der der gelernte Schienenfahrzeugschlosser und studierte Schienenfahrzeugingenieur als Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Maschinentechnik, Eisenbahnbetrieb beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) in der Hauptgeschäftsstelle Köln tätig.

Beim VDV betreute er verschiedene Fachausschüsse und Arbeitskreise mit Schwerpunkt Eisenbahnfahrzeugtechnik, Eisenbahnbetrieb sowie Signal- und Sicherungstechnik.

Darüber hinaus war er Mitglied in gemeinsamen Arbeitsgruppen des VDV mit dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die sich mit technischen und betrieblichen Fragestellungen des Sektors Eisenbahn beschäftigten.

In diversen Fachzeitschriften, Periodika und Fachbüchern hat der Referent Beiträge zum Thema Fahrzeugtechnik und Eisenbahnbetrieb veröffentlicht.

Der Referent war Mitautor des „Kommentars zur EBO“ (5. Ausgabe 2006) und des „Handbuch Bremstechnik von Eisenbahnfahrzeugen“ (1. Auflage 2023).

Dem Redaktionsbeirat der Fachzeitschrift „EI – DER EISENBAHNINGENIEUR“ und des Jahrbuches „EISENBAHNINGENIEURKALENDER“ (EIK) gehörte er von 1994 bis 2013 als Mitglied an.

Von 03/2014 bis 12/2019 wirkte der Referent freiberuflich für die Fachzeitschrift „EI – DER EISENBAHNINGENIEUR“ als Fachredakteur „Fahrzeuge“.

Seit 2014 ist der Referent Mitglied im Arbeitsausschuss „Fortbildung“ der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft (DMG) — Forum für Innovative Bahnsysteme —.

## Agenda

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

- **Grundstruktur der Interoperabilität**
  - Der Begriff „Interoperabilität“
  - Technische Hindernisse versus Interoperabilität
  - Europäische Eisenbahnrichtlinien
- **Rechtsetzung im europäischen Eisenbahnwesen**
  - Verordnungen / Richtlinien
  - Entscheidungen / Beschlüsse
  - Empfehlungen / Stellungnahmen
- **Europäische Eisenbahngentur**
  - Vision / Aufgaben / Rechtsakte / Standorte
- **Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht**
  - Gesetze / Rechtsverordnungen
- **Resümee**

# Grundstruktur der Interoperabilität

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme

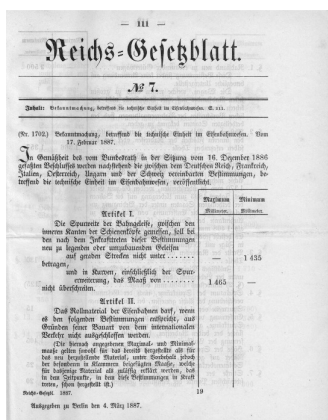


# Grundstruktur der Interoperabilität Historische Betrachtung zum Thema „Interoperabilität“

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



## Technische Vereinbarungen zum Zweck des Austausches von Eisenbahnfahrzeugen und zur Leichtgängigkeit im Eisenbahnwesen



Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) / ab 01. April 1887 in D  
(Staatsvertrag zwischen europäischen Staaten)

TE beinhaltet u. a. Festlegungen zu:

- Spurweite;
- Maße der Kupplungen;
- Radstand;
- anzubringende Bezeichnungen / Anschriften;

TE wurde ersetzt durch Anhänge F und G des COTIF-Übereinkommens vom 9. Mai 1980

Quelle: Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1887, Nr. 7, Seite 111 - 116  
Quelle: [www.cit-rail.org/de/eisenbahntransportrecht/cotif/](http://www.cit-rail.org/de/eisenbahntransportrecht/cotif/)

## Grundstruktur der Interoperabilität

Historische Betrachtung zum Thema „Interoperabilität“

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

### Vereinbarungen zum Zweck des Austausches von Eisenbahnfahrzeugen und zur Leichtgängigkeit im Eisenbahnwesen

#### Zwischenstaatliche Organisation für internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)



- Gegründet **01. Mai 1985**
- Völkerrechtliche Grundlage ist das Übereinkommen vom **9. Mai 1980** (COTIF)
- Vorläufer der OTIF war das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr. (**1893**)

- Beförderungsverträge im internationalen Personen- und Güterverkehr (**CIV** und **CIM**),
- Beförderung gefährlicher Güter (**RID**),
- Verträge über die Verwendung von Wagen (**CUV / AVV**),
- Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (**CUI**),
- Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale (**APTU**),
- Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmateriale zur Verwendung im internationalen Verkehr (**ATMF**);

Quelle: [http://otif.org/de/?page\\_id=53](http://otif.org/de/?page_id=53)

© 2024-mkt -

19.03.2024

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

7

## Grundstruktur der Interoperabilität

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

### Der Begriff „Interoperabilität“

- Im Sinne der **Richtlinie (EU) 2016/797** bezeichnet der Begriff „**Interoperabilität**“ die **Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr**, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

*Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wurde in der Vergangenheit und wird gegenwärtig vereinzelt 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** bestehen.*

*Diese Situation zwingt die Züge im internationalen Verkehr, an den „Grenzen“ anzuhalten.*

*Diese technischen Unterschiede sind dadurch zu erklären, dass die einzelnen Mitgliedstaaten im Laufe ihrer Geschichte ihre eigenen Interessen oder die ihrer Eisenbahnindustrie schützen mussten.*

Quelle: [Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems](#)

© 2024-mkt -

19.03.2024

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

8

## Grundstruktur der Interoperabilität

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme

DMG  
gegründet 1881

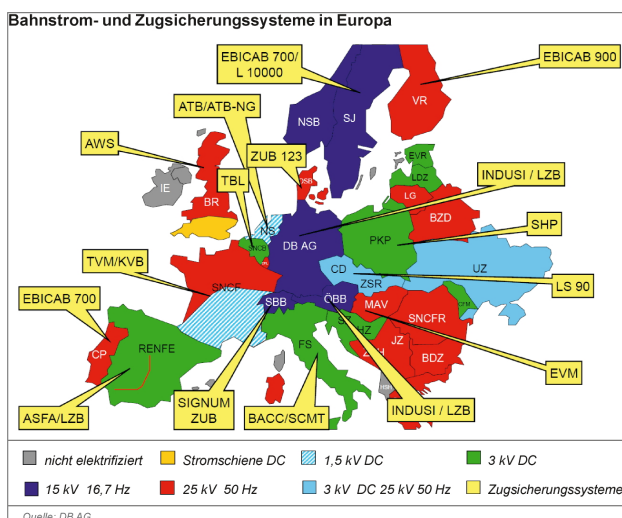
### Technische Hindernisse versus Interoperabilität

- **Spurweite**  
(Schienenkopprofil; Schienenneigung; äquivalente Konizität; mittleren Spurweite)
- **Lichtraumprofil (Fahrzeug-Fahrweg-Wechselwirkung)**  
(Kinematische Fahrzeugbegrenzungslinie; Stromabnehmerbegrenzungslinie; Lichtraumprofil der Infrastruktur)
- **Stromsystem**  
(bis zu 6 verschiedene Bahnstromsysteme)
- **Zugsicherung**  
(ca. 20 unterschiedliche Zugsicherungssysteme)
- **Automatisierung**  
(Telematikanwendungen für den Güterverkehr (Telematic Applications for Freight) → TSI TAF)  
(Telematikanwendungen für den Personenverkehr → TSI TAP)  
(Digitale Automatische Kupplung — DAK)

## Zugsicherungs- und Bahnstromsysteme in Europa

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme

DMG  
gegründet 1881



Auf Europas Schienen sind  
rund **20** unterschiedliche  
**Zugsicherungssysteme**  
und bis zu  
**6** verschiedene **Stromsysteme**  
im Einsatz.

# Grundstruktur der Interoperabilität

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

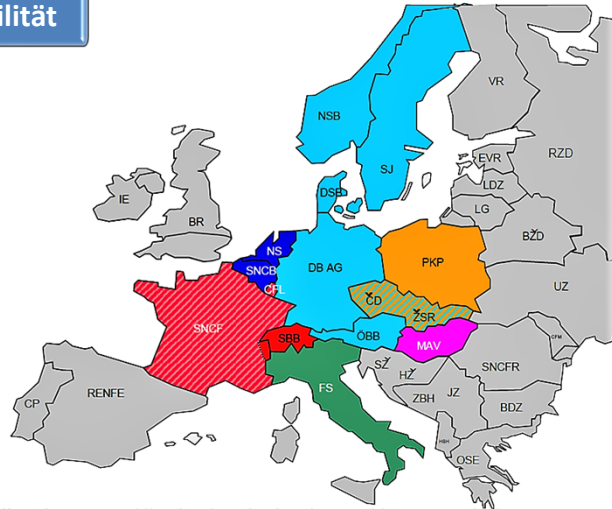
## Technische Hindernisse versus Interoperabilität

### Stromabnehmer / Pantograph

**Acht verschiedene Stromabnehmer werden in Europa benötigt!**

**Aber nur vier können auf einer Lokomotive montiert werden!**

- Panto, 1950 mm, Carbon
- Panto 1950 mm, Kupfer
- Panto 2050 mm, Carbon
- Panto 1950 mm, metallisiertes Carbon
- Panto 1450 mm, Carbon
- Panto 1450 mm, Kupfer - Stahl
- Panto in 25 kV-System 1450 mm, in 1,5/3 kV-System 1950 mm
- Panto 1950 mm, abhängig von der Spannung



Quelle: Dipl.-Ing. Ralf Fleischmann, PRS/X – Product & Engineering, Bombardier Transportation GmbH by Alstom Group Company

# Grundstruktur der Interoperabilität

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

## Technische Hindernisse versus Interoperabilität

### Radvorleger / Hemmschuhe



Quelle: Dipl.-Ing. Ralf Fleischmann, PRS/X – Product & Engineering, Bombardier Transportation GmbH by Alstom Group Company



# Grundstruktur der Interoperabilität

## Organisatorische und rechtliche Erschwernisse versus Interoperabilität

- Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen**  
(AVV (RIV); RIC-Raster Rzg-Wagen; UIC-Raster Tfz; Cross Acceptance, Kategorien A – B – C;)

200	RIC	D	A	B	F	e	1000 V 16,7 - 1500 V 50 - 1000 V 16,7 - 800 A
		NL	It	CH			

UIC	D	NL	3000 V 1500 V 1500 V 50 - 1000 V 16,7 -

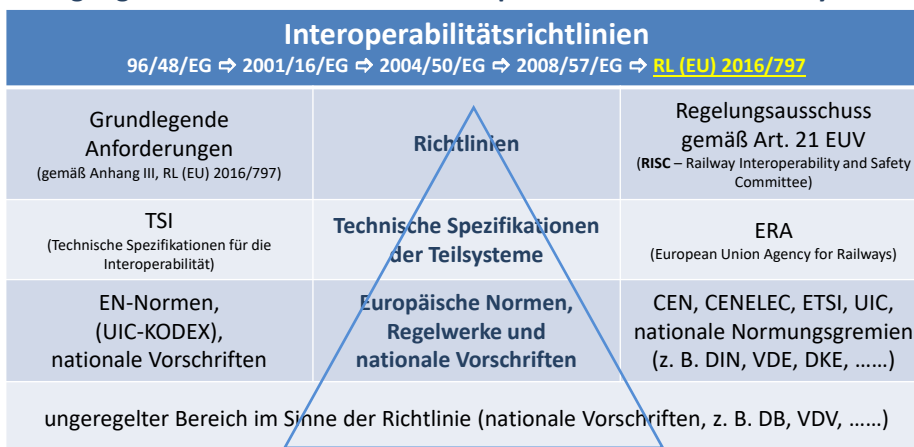
140	SBB	D	Gemäß bes. Vereinbarung By special agreement Per accord special A seguito accordo speciale
		NS	



- Betriebsordnungen und Signalsysteme**  
(Zusatzausbildung für Betriebspersonale / Betriebsvorschriften / Signalordnungen)
- Netzzugang und Betriebsdurchführung**  
(Grenzbehandlung, Triebfahrzeug- und Personaleinsatz, Bedarf an Abstellmöglichkeiten und Serviceeinrichtungen, Kenntnis der örtlichen Bedingungen)

# Grundstruktur der Interoperabilität - Richtlinienkonzept -

Die Errichtung eines grenzüberschreitenden Bahnverkehrs erfordert rechtliche und technische Rahmenbedingungen auf EU-Ebene für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.



Quelle: L. Fendrich, W. Fengler: Handbuch Eisenbahninfrastruktur, Springer-Verlag, 2014, S. 986, Abb. 20.1

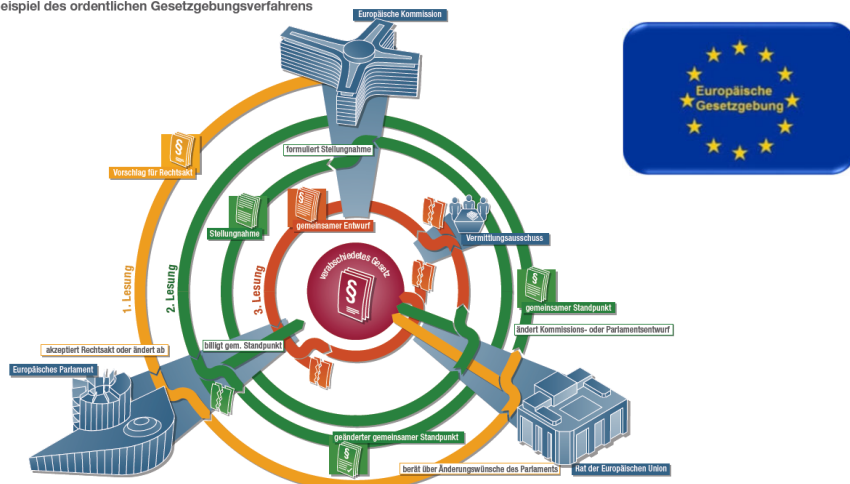
# Rechtsetzung im europäischen Eisenbahnwesen

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



## Europäische Gesetzgebung

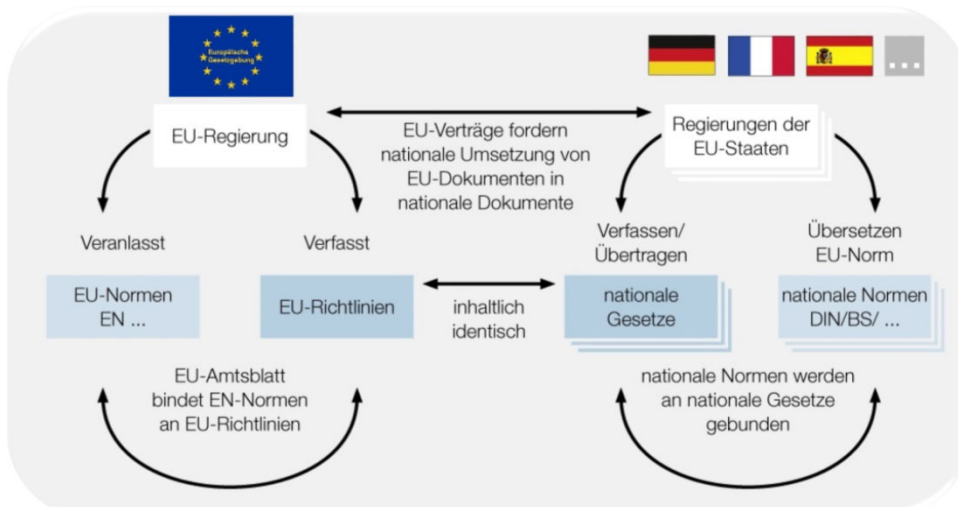
Am Beispiel des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens



Quelle: Bundeszentrale für politische Bildung, 2010, [www.bpb.de](http://www.bpb.de) / Lizenz: Creative Commons by-nc-nd/3.0/de

# Rechtsetzung im europäischen Eisenbahnwesen

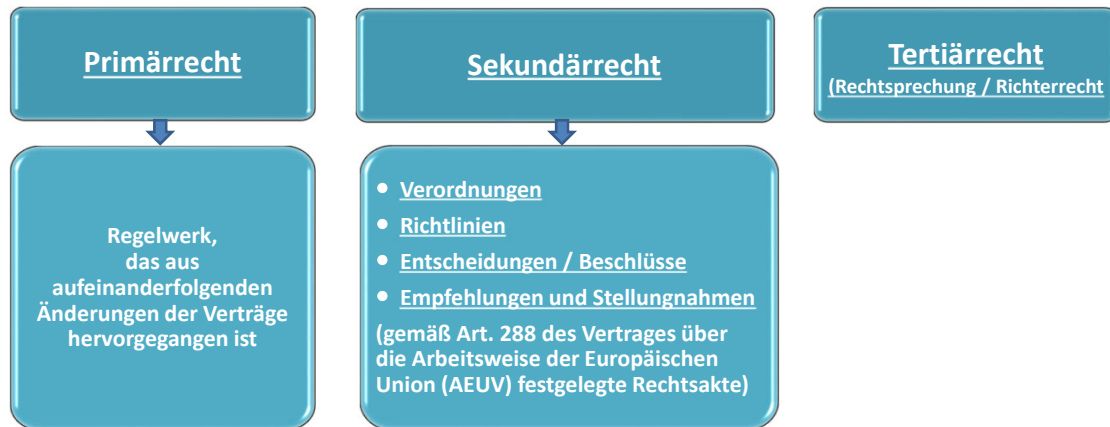
DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



Quelle: Schema der europäischen Gesetzgebung; [https://www.google.de/search?q=Schema+der+europ%C3%A4ischen+Gesetzgebung+dt&btnisch&btnu&source=univ&sa=X&ved=0ahUkEwWzZppDZAhVGV6QKhcYDDU07AKNv&biw=1536&bih=719#imgrc=ajllHtUvD:c1edM:&spfr=15214603244472\\_g\\_norm\\_side\\_online\\_harmonised\\_standards\\_regulations\\_3c\\_de\\_2016\\_01\\_10000px.jpg](https://www.google.de/search?q=Schema+der+europ%C3%A4ischen+Gesetzgebung+dt&btnisch&btnu&source=univ&sa=X&ved=0ahUkEwWzZppDZAhVGV6QKhcYDDU07AKNv&biw=1536&bih=719#imgrc=ajllHtUvD:c1edM:&spfr=15214603244472_g_norm_side_online_harmonised_standards_regulations_3c_de_2016_01_10000px.jpg)



**Gemeinschaftsrecht der Europäischen Union**



**Rechtsakte der EU mit Eisenbahnbezug**



### Europäische Verordnungen

- Sie werden nach ihrer Verabschiedung direkt in allen Mitgliedstaaten gültig.
- Sie sind rechtlich verbindlich, ohne dass es nationaler Umsetzungsmaßnahmen bedarf.
- Behörden und Organe der Mitgliedsstaaten müssen sich ihnen beugen, selbst wenn ein bestehendes nationales Gesetz den Verordnungen entgegensteht.
  - ♦ Beispiel für Schlussklausel:
    - Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
    - Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

VERORDNUNG (EU) 2016/796 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 11. Mai 2016  
über die Eisenbahngentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG)  
Nr. 881/2004

VERORDNUNG (EU) 2021/782 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 29. April 2021  
über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr  
(Neufassung)  
(Text von Bedeutung für den EWR)

### Europäische Richtlinien

- Werden aufgrund der europäischen Verträge erlassen;
- EU-Richtlinien sind an die EU-Mitgliedsstaaten gerichtet;
- Verpflichten die Mitgliedstaaten, die Richtlinieninhalte in nationales Recht umzusetzen;
- Es bleibt jedem EU-Mitgliedstaat selbst überlassen, welche Mittel er bei der Umsetzung der Richtlinien einsetzt;
- Jede Bürgerin und jeder Bürger der Union hat das Recht, sich auf diese EU-Richtlinien vor nationalen Gerichten zu berufen;
  - ♦ Beispiel für Schlussklausel (Inkrafttreten / Adressaten):
    - Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
    - Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 11. Mai 2016  
über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union  
(Neufassung)

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

### Europäische Entscheidungen / Beschlüsse

- Sie richten sich an bestimmte Adressaten und sind in allen Teilen verbindlich.
- ♦ Beispiel für Schlussklausel:
  - *Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.*
  - *Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.*
  - *Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.*
  - *Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.*

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION  
vom 29. Oktober 2009  
zur Festlegung der Eckdaten der Register der Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen für Triebfahrzeugführer gemäß Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 8278)  
(Text von Bedeutung für den EWR)  
(2010/17/EG)

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/783 DER KOMMISSION  
vom 12. Juni 2020  
zur Änderung des Beschlusses 2012/757/EU der hinsichtlich Maßnahmen zur Anpassung der Häufigkeit der periodischen medizinischen Untersuchung von Eisenbahnpersonal mit sicherheitsrelevanten Aufgaben mit Ausnahme von Triebfahrzeugführern aufgrund der COVID-19-Pandemie

### Europäische Empfehlungen und Stellungnahmen

- **Europäische Empfehlungen und Stellungnahmen**
  - Sie sind nicht verbindlich.
  - ♦ Beispiel für Schlussklausel:
    - *Diese Empfehlung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.*

EMPFEHLUNG (EU) 2019/780 DER KOMMISSION  
vom 16. Mai 2019  
über praktische Festlegungen für die Ausstellung von Sicherheitsgenehmigungen für Infrastrukturbetreiber

## Europäischer Rechtsrahmen Verordnungen im Überblick

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

Durchführungsverordnung über praktische Festlegungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen (EU) 2018/763

Durchführungsverordnung über praktische Modalitäten für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen (EU) 2018/ 545

Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (EU) 2018/762

Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Überwachung (EU) 2018/761

Verordnung zu Gebühren und Entgelten (EU) 2018/764

Verordnung GO Beschwerdekammer (EU) 2018/867

dazu Leitfäden in allen EU-Sprachen

Quelle: ERA-Präsentation / UIP-Workshop zum 4. EP / 15.11.2018, Hamburg

© 2024-mkt -

19.03.2024

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

23

## Europäischer Rechtsrahmen Entwicklung der „Eisenbahnpakete“

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme



gegründet 1881

2004

- **2. Eisenbahnpaket:** Interoperabilitätsrichtlinie umfasst nun das TEN Netz, neu: Sicherheitsrichtlinie 2004/49/CE and Agenturverordnung 881/2004 (ERA wurde gegründet)

2007

- **3. Eisenbahnpaket:** Fahrgastrechte, Öffnung des Marktes für internationale Verkehrsleistungen (ab 01-2010), Europäische Lizenz für Triebfahrzeugführer

2008

- Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EC, erweitert auf das ganze Eisenbahnnetz
- Richtlinie 2004/49/EC wurde angepasst, Einführung der ECMS

2016

- **4. Eisenbahnpaket (technische Säule) :** größere Anpassung der Agenturverordnung, der Interoperabilitätsrichtlinie sowie Sicherheitsrichtlinie: neue Rollen und Verantwortung für ERA: Sicherheitsbescheinigungen (SiBe), verbesserter Prozess für Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF) , ERTMS Prüfung vor Ausschreibung

Quelle: ERA-Präsentation / UIP-Workshop zum 4. EP / 15.11.2018, Hamburg

© 2024-mkt -

19.03.2024

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

24

## Europäischer Rechtsrahmen Übersicht zum „4. Eisenbahnpaket“

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme  
Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft  
— Forum für Innovative Bahnsysteme —

**DMG**  
gegründet 1881

### Das 4. Eisenbahnpaket der EU

#### „technische Säule“

Verordnung (EU) 2016/796 über die  
**Europäische Eisenbahnagentur (ERA)**  
[ABl. L 138/1 vom 26.05.2016]

Richtlinie (EU) 2016/797 über die  
**Interoperabilität des Eisenbahnsystems**  
[ABl. L 138/44 vom 26.05.2016]

Richtlinie (EU) 2016/798 über  
**Eisenbahnsicherheit**  
[ABl. L 138/102 vom 26.05.2016]

Der „Technische Teil“ des 4. Eisenbahnpakets  
trat am 15. Juni 2016 in Kraft!

#### „politische Säule, („Lenkung und Marktöffnung“)

VERORDNUNG (EU) 2016/2337  
**Normalisierung der Konten der  
Eisenbahnunternehmen**

VERORDNUNG (EU) 2016/2338  
**Öffnung des  
Schienenpersonenverkehrsmarktes**

RICHTLINIE (EU) 2016/2370  
**Öffnung des Marktes für inländische  
Schienenpersonenverkehrsdienste  
und der Verwaltung der  
Eisenbahninfrastruktur**

Inkraftsetzungstermine:  
VO (EU) 2016/2337 am 12.01.2017  
VO (EU) 2016/2338 am 24.12.2017  
RL (EU) 2016/2370 am 25.12.2018 / 01.01.2019

Quelle: <http://www.consilium.europa.eu/de/policies/4th-railway-package/> und Amtsblatt der Europäischen Union L 138 vom 26.05.2016

## Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA)

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme

**DMG**  
gegründet 1881

### Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)

(Verordnung (EG) Nr. 881/2004 // Verordnung (EU) 2016/796)

#### • Vision:

- Die Erstellung eines modernen Eisenbahnsystems in Europa ist eine der Hauptaufgaben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Eisenbahnen müssen wettbewerbsfähiger werden und dabei einen hohen Qualitätsstandard über die Landesgrenzen hinweg bieten.

#### • Aufgaben:

- 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 Bahnsystem-Informationen;

Quelle: [https://www.era.europa.eu/agency/organisation\\_en](https://www.era.europa.eu/agency/organisation_en)

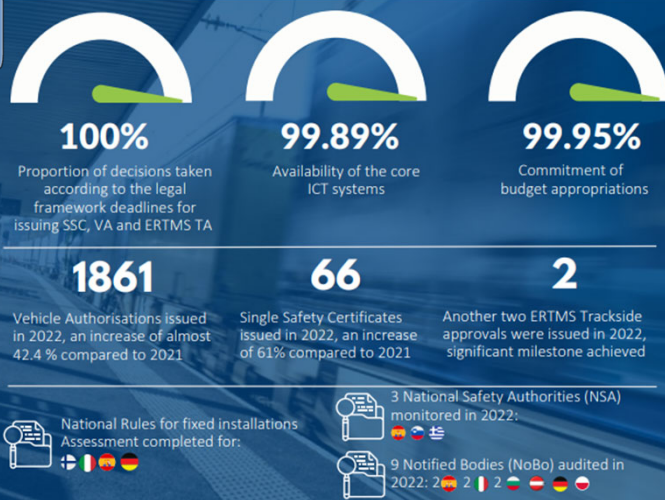
## Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)

(Verordnung (EG) Nr. 881/2004 // Verordnung (EU) 2016/796)

- Als Europäische Behörde im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets fungieren, die Fahrzeug-(Typ-)Genehmigungen und einzelne Sicherheitsbescheinigungen ausstellt und gleichzeitig die Wettbewerbsposition des Eisenbahnsektors verbessert;
- **Rechtsakte:**
  - Die ERA wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vom 29. April 2004 gegründet, um das integrierte Eisenbahnsystem durch Verbesserung der Sicherheit und Interoperabilität zu fördern.  
[AbI. EU L 164/1 ff. vom 30.4.2004] [Berichtigung: AbI. EU L 220/3 ff. vom 21.06.2004]
  - Die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agenturverordnung) hat die Verordnung (EG) 881/2004 ersetzt.  
[AbI. EU L 138/1 ff. vom 26.05.2016]
- **Standorte:**
  - ERA-Hauptsitz in Valenciennes (F), Tagungseinrichtungen in Lille (F);

Quelle: [https://www.era.europa.eu/agency/organisation\\_en](https://www.era.europa.eu/agency/organisation_en)

## Ausgewählte ERA-Aktivitäten in 2022

Quelle: [CAAR Infographic 2022 \(europa.eu\)](#)  
ERA Consolidated Annual Activity Report 2022\_fact-sheet



## Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme  
Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft  
— Forum für Innovative Bahnsysteme —

**DMG**  
gegründet 1881



© 2024-mkt - 19.03.2024 Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

29

## Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht

DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT  
Forum für Innovative Bahnsysteme

**DMG**  
gegründet 1881



### Gesetze

- **Gesetze sind unter einer Überschrift zusammengefasste Rechtsregeln, die von den in der Verfassung vorgesehenen Gesetzgebungsorganen und nach dem in der Verfassung vorgeschriebenen Verfahren erlassen werden.**



*Eine beispielhafte Aufzählung von sektorrelevanten Gesetzen finden Sie im Seminarskript zu diesem Vortrag in den Teilnehmerunterlagen.*

Quelle: „Handbuch der Rechtsförmlichkeit“, Bundesministerium der Justiz (BMJ); 3. Auflage, 09/2008; <https://bdr.bmj.de/sitemap.html> ;  
Quelle: <http://www.gesetze-im-internet.de/index.html>

© 2024-mkt - 19.03.2024 Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

30



### Rechtsverordnungen

- Der Begriff „**Rechtsverordnung**“ steht für Rechtsregeln, die unter einer Überschrift zusammengefasst und von den in Artikel 80 des Grundgesetzes bestimmten Organen (Bundesregierung, Bundesministerien, Landesregierungen u. a.) unter den verfassungsrechtlich bestimmten Voraussetzungen erlassen werden.
- Rechtsverordnungen sind ebenso wie Gesetze verbindliche Rechtsvorschriften. Im Unterschied zu Gesetzen werden sie nicht vom Parlament, sondern von der Exekutive erlassen. Für den Erlass einer Rechtsverordnung muss eine nach Inhalt, Zweck und Ausmaß bestimmte gesetzliche Ermächtigung bestehen.



*Eine beispielhafte Aufzählung von sektorrelevanten Rechtsverordnungen finden Sie im Seminarskript zu diesem Vortrag in den Teilnehmerunterlagen.*

Quelle: „Handbuch der Rechtsförmlichkeit“, Bundesministerium der Justiz (BMJ); 3. Auflage, 09/2008; <https://hdr.bmi.de/sitemap.html> ;  
Quelle: <http://www.gesetze-im-internet.de/index.html>



### Umsetzung der „politischen Säule“ des Vierten Eisenbahnpakets im Jahr 2019

- Das BMVI hatte eine verlängerte Umsetzungsfrist für das Vierte Eisenbahnpaket im Oktober 2018 angekündigt und fristgerecht an die EU-Kommission notifiziert.
- Die Umsetzung erfolgte zum **16.07.2019** (Änderungen ERegG, AEG) [[BGBl. Jg. 2019 Teil I Nr. 26 vom 15. Juli 2019, S. 1040 ff.](#)]
- Dies betraf insbesondere die folgenden 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)

Quelle: [https://www.eba.bund.de/DE/Recht/Regelwerk/EU-Recht/eu-recht\\_node.html#doc1528276bodyText8](https://www.eba.bund.de/DE/Recht/Regelwerk/EU-Recht/eu-recht_node.html#doc1528276bodyText8)  
Quelle: BGBl. Jg. 2019 Teil I Nr. 26 vom 15. Juli 2019, S. 1040 ff.

## Umsetzung europäischer Rechtsakte in nationales Recht



### Umsetzung der „technischen Säule“ des Vierten Eisenbahnpakets im Jahr 2020

- Das BMVI hatte eine verlängerte Umsetzungsfrist für das Vierte Eisenbahnpaket im Oktober 2018 angekündigt.
- Die spätere Umsetzung wurde vom BMVI fristgerecht an die EU-Kommission notifiziert.
- Die Umsetzung erfolgte zum **24.06.2020** (Änderungen ESiV, EIGV, BEGebV) [\[BGBl. Jg. 2020 Teil I Nr. 28 vom 23.06.2020, S. 1298 ff.\]](#)
- Dies betraf insbesondere die folgenden 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).

Quelle: EBA-Fachmitteilungen 19/2019 vom 17.06.2019 und 17/2020 vom 12.06.2020;  
Quelle: BGBl. Jg. 2020 Teil I Nr. 28 vom 23.06.2020, S. 1298 ff.

## Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörden für Eisenbahnen

### Auftrag und Verantwortung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)

#### Im **DMG-Einführungsseminar E2** „Bahnsysteme in der Praxis“



wird dazu von Herrn Dipl.-Ing. Volker Rupprecht,  
Abteilungspräsident, Leiter der Abteilung 3 „Fahrzeuge, Betrieb“  
beim Eisenbahn-Bundesamt, ein gesonderter Vortrag gehalten.

- **Schwerpunkte:**
  - *Die Bahnreform und der heutige Sektor Eisenbahn*
  - *Organisation und Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes*
  - *Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen*
  - *Überwachung im Bereich Betrieb von Fahrzeugen*

Quelle: DMG-Seminar E2 / Dipl.-Ing. Volker Rupprecht, Abteilungspräsident, Leiter der Abteilung 3 „Fahrzeuge, Betrieb“ beim EBA, „Auftrag und Verantwortung des Eisenbahn-Bundesamtes“

## Reform und Neustrukturierung des Zulassungsverfahrens für Schienenfahrzeuge



Im **DMG-Einführungsseminar E2 „Bahnsysteme in der Praxis“** wird dazu von Herrn Dipl.-Ing. Ralf Fleischmann, PRS/X – Product & Engineering Alstom, ein gesonderter Vortrag gehalten.

### ▪ **Schwerpunkte:**

- *Zulassung — eine Definition*
- *Zulassung im Wandel der Zeit*
- *Herausforderungen*
- *Die Hauptänderungen für die Fahrzeugzulassung*
- *Die technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes*
- *Die Schritte des europäischen Fahrzeuggenehmigungsprozesses*
- *Fazit*

Quelle: DMG-Seminar E2 / Dipl.-Ing. Ralf Fleischmann, PRS/X – Product & Engineering Alstom

## Resümee (I)

- ❖ 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.
- ❖ EU-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.

Quelle: AG „Neue Generation Signaltechnik“ (NeGS), Positionspapier „Entwicklung von Anerkannten Regeln der Technik“, 19.06.2013

## Resümee (II)

- ❖ 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,*
  - *Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen,*
  - *Genehmigung und Überwachung von Schulungseinrichtungen,*
  - *Eisenbahnaufsicht über nicht bundeseigene Eisenbahnen,*
  - *Eisenbahnaufsicht über Interoperabilitätskomponenten,*
  - *Überwachung betrieblicher Vorschriften der öffentlichen Eisenbahnen*
  - *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,*
  - *enthält Regelungen zur Unfalluntersuchung.*

## Resümee (III)

- ❖ Mit der Inkraftsetzung der „**Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**“ am 27. Juli 2018 erfolgte die nationale Umsetzung von weiteren aktuellen EU-Rechtsakten.
  - *Erlass einer Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung - EIGV);*
  - *Zusammenführung von Verfahrensvorschriften im Eisenbahnwesen für die Bereiche Infrastruktur und Fahrzeuge;*
  - *Aufhebung der „Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung“ (TEIV);*
  - *Beschleunigung von Genehmigungsverfahren;*
  - *Regelung von Verantwortlichkeiten;*
  - *Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung;*
  
- ❖ Die Umsetzung der Vorgaben aus dem 4. Eisenbahnpaket ist in Deutschland durch entsprechende Gesetze und Verordnungen in 2019 bzw. 2020 erfolgt:
  - *Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (EReGG);*
  - *Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG);*
  - *Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV);*
  - *Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV);*
  - *Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGeV);*

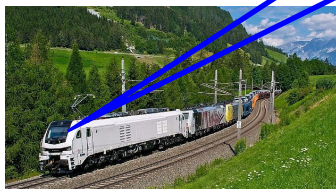


*... uffz, das war's.  
Freuen wir uns auf weitere spannende  
Vorträge und Erkenntnisse.*

Dipl.-Ing. (EUR ING) Jürgen Mallikat  
Senior Consultant  
Eisenbahn- und Maschinentechnik, Eisenbahnbetrieb  
Am Uenglinger Berg 30, D - 39576 Stendal  
Tel.: +49 3931 718752  
Mobil: +49 160 1529155  
E-Mail: [Juergen.Mallikat@web.de](mailto:Juergen.Mallikat@web.de)



Bildquelle: © artjazz / Fotolia.com



Bildquelle: PM European Loc Pool AG (ELP)\_Zulassung der Eurodual Lokomotive

**Haben Sie weitere  
Fragen  
zum Thema ???**

