

Technischer Netzzugang

50

Regelwerk

01.01

Netzverträglichkeit von Schienenfahrzeugen
Allgemeines

Impressum

ÖBB-Infrastruktur AG

1020 Wien, Praterstern 3

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck auch auszugsweise und mittels elektronischer Hilfsmittel verboten

Im Selbstverlag der ÖBB-Infrastruktur AG

Klassifizierungsstufe: Öffentlich

Änderungsverzeichnis

Lfd. Nr.	Änderungen gemäß Zahl	Gegenstand	Gültig ab
1	BL-FT-51705-0001-15	Erstausgabe	01.02.2015
2	BL-FT-51705-0002-16	1. Änderung	01.10.2016
3	NZ-FM-TZ-51705-0003-21	2. Ausgabe	01.10.2021
4	NZ-FM-TZ-51705-0002-22	2. Ausgabe, 1. Änderung	20.07.2022
5	NZ-FM-TZ-51705-0002-23	2. Ausgabe, 2. Änderung	05.07.2023
6	NZ-FM-TZ-51705-0002-24	2. Ausgabe, 3. Änderung (V5.0)	27.06.2024

Vorbemerkung

In der vorliegenden Richtlinie wird bei allen Personen- und Funktionsbezeichnungen aufgrund der notwendigen sicherheitsrelevanten Lesbarkeit auf eine gendergerechte Formulierung verzichtet. Es wird darauf hingewiesen, dass sich diese Richtlinie gleichermaßen an alle Geschlechter richtet.

1	Einleitung	6
1.1	Anwendungsbereich	6
1.2	Umsetzung und Übergangsbestimmungen	6
1.3	Ausnahmeregelungen	6
2	Normative Verweisung	7
3	Begriffe.....	8
4	Technischer Netzzugang.....	9
4.1	Allgemeines	9
4.2	Netzregistrierung	9
4.2.1	Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung der Agentur (ERA) für das Inverkehrbringen gem. Richtlinie (EU) 2016/797 (Fahrzeuge mit Zulassung ab dem 4.EP).....	10
4.2.2	Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer österreichischen Zulassung die nicht in den Anwendungsbereich des 8. Teils des EISbG (Interoperabilität) fallen.....	10
4.2.3	Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer ausländischen Zulassung für die Inbetriebnahme ausgestellt vor dem Inkrafttreten des 4.EP in Österreich.....	10
4.2.4	Netzregistrierung von Fahrzeugen ohne einer in Österreich gültigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung für den Einsatz im grenznahen Verkehr (IOP RL Art. 21 Abs. 8).....	10
4.2.5	Netzregistrierung von Fahrzeugen mit abgelaufener (zeitl. befristeten) Netzzustimmungserklärung der ÖBB-Infrastruktur AG.....	10
4.2.6	Netzregistrierung von Fahrzeugen die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden (Nostalgiefahrzeuge)	11
4.2.7	Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer aufrechten Netzzustimmungserklärung.....	11
4.3	Behandlung von Fahrzeugen ohne Genehmigung für das Inverkehrbringen (Fahrten gem. §§ 36 Abs. 4 und 110 Abs. 7 EISbG) – „eingeschränkte Netzregistrierung“	12
4.4	Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen (aS)	12
4.5	Anforderungen an Fahrzeuge für den sicheren Betrieb	12
5	Einbindung des Infrastrukturbetreibers in das Genehmigungsverfahren der nationalen Sicherheitsbehörde	13
6	Netzkompatibilität	14
6.1	Allgemeines	14
6.2	Cross Reference Table (ERA RDD)	14
6.3	Bestätigung der Netzkompatibilität	14
7	Streckenkompatibilität (RCC) und INFRA SK	15
8	Technische Einsatzgenehmigung.....	16
9	Kontrollen	17
10	IT-systemrelevante Fahrzeugdaten	18
11	Abkürzungsverzeichnis.....	19

1 Einleitung

Die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Interoperabilitätsrichtlinie) beschreibt generell, was ein EVU vor dem Einsatz eines Fahrzeuges in dem in seiner Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Einsatzbereich zu prüfen hat.

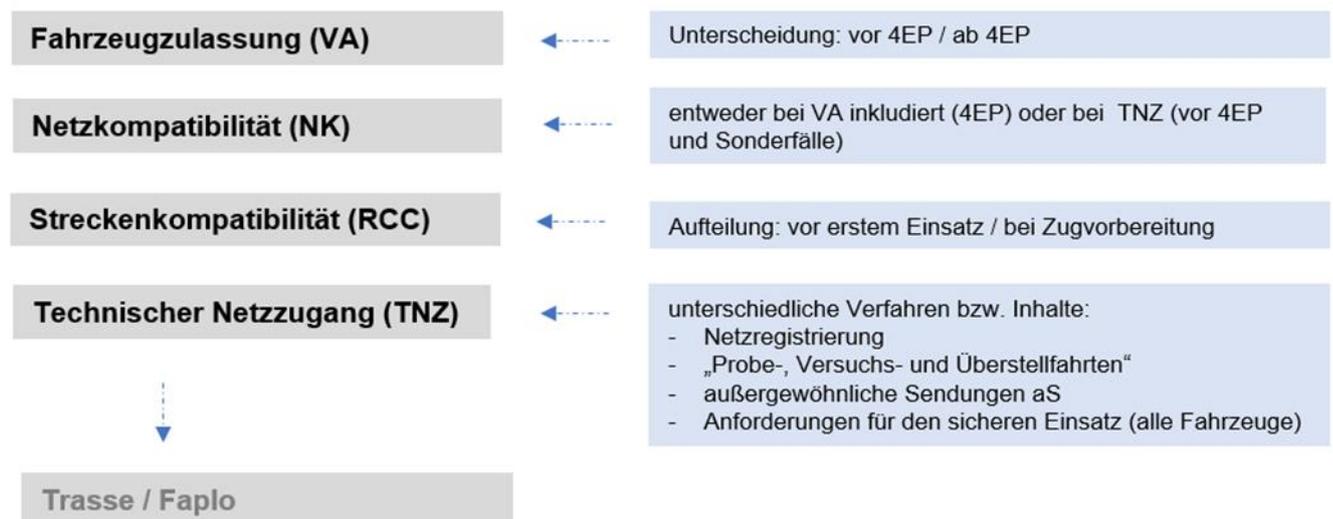
Grundsätzlich dürfen Fahrzeuge nur eingesetzt werden, wenn diese eine entsprechende eisenbahnrechtliche Genehmigung besitzen (gemäß dem jeweils gültigen Rechtsrahmen vor und ab dem Inkrafttreten des 4. EP), die Netzkompatibilität (Kompatibilität des Fahrzeuges mit dem Netz im Verwendungsgebiet) und die Streckenkompatibilität (Kompatibilität des Fahrzeuges mit der Strecke) nachgewiesen haben.

Die Regelungen des 4.EP decken jedoch nicht alle fahrzeugrelevanten Infrastrukturerfordernisse ab bzw. berücksichtigen nicht alle Einsatzzwecke, damit Schienenfahrzeuge sicher am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG (Schieneninfrastrukturnetz) eingesetzt werden können. Diese Erfordernisse werden unter dem Begriff „Technischer Netzzugang“ in diesem Regelwerk zusammengefasst und beschrieben.

Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die notwendige Netzregistrierung von Fahrzeugen, die Behandlung von „Probe-, Versuchs- und Überstellfahrten“ (Fahrten von Fahrzeugen ohne Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung) und die Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen.

Zudem wird der Nachweis der Netzkompatibilität für Fahrzeuge mit einer Zulassung (eisenbahnrechtlichen Genehmigung) vor dem Inkrafttreten des 4.EP mit diesem Regelwerk geregelt.

Demnach ergeben sich für den Einsatz von Fahrzeugen am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG, vor der Bestellung einer Trasse, folgende Voraussetzungen und erforderliche Prozesse, die abhängig vom eisenbahnrechtlichen Status und den Einsatzzweck variieren bzw. zum Teil auch gemeinsam erfolgen können:



1.1 Anwendungsbereich

Dieses Regelwerk gilt auf dem Schieneninfrastrukturnetz der ÖBB-Infrastruktur AG, im Folgenden kurz „Schieneninfrastrukturnetz“ genannt.

1.2 Umsetzung und Übergangsbestimmungen

Übergangsbestimmungen, z.B. zu vor dem Inkrafttreten des 4.EP ausgestellten Netzzustimmungserklärungen, sind im Kapitel 4 geregelt.

1.3 Ausnahmeregelungen

Ausnahmeregelungen zu diesem Regelwerk sind möglich, sofern Ersatzmaßnahmen mit mindestens gleicher Sicherheit nachgewiesen werden. Diese bedürfen jedoch der Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG.

2 Normative Verweisung

Die folgenden zitierten Dokumente sind für die Anwendung dieses Dokuments erforderlich. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen). Rechtsvorschriften sind immer in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(EU) 2016/797	Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Interoperabilitätsrichtlinie, IOP-RL)
(EU) 2018/545	Durchführungsverordnung über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen
TSI OPE D1	Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, Anlage D1
EisbG	Eisenbahngesetz 1957 (i.d.g.F. - in der gültigen Fassung).
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG
RW 50.02.01	Anforderungskatalog Tfz
RW 50.03.01	Anforderungskatalog Güterwagen
RW 50.04.01	Anforderungskatalog Sonderfahrzeuge
LF 31.04.01	Handbuch außergewöhnliche Sendungen
FTA	Fahrzeugtechnische Anforderungen des Infrastrukturbetreibers
FTI	Fahrzeugtechnische Informationen des Infrastrukturbetreibers

3 Begriffe

4. Eisenbahnpaket (4.EP)

Maßnahmenpaket (Verordnungen, Richtlinien) der Europäischen Union zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs („Marktsäule“) und zur Zentralisierung der Genehmigungsverfahren für Schienenfahrzeuge („Technische Säule“) durch die Europäische Eisenbahnagentur.

Zustimmungserklärung (ÖBB-Infrastruktur AG Zustimmungserklärung)

Nachweisdokument der ÖBB-Infrastruktur AG zur festgestellten Kompatibilität eines Schienenfahrzeuges mit der Eisenbahninfrastruktur samt den aus der ÖBB-Infrastruktur AG Netzzustimmungsprüfung resultierenden Bedingungen für dessen Einsatz am Schieneninfrastrukturnetz, ausgestellt bis zum 01.10.2021.

Infolge des 4.EP wird diese Zustimmungserklärung ersetzt durch die Netzregistrierung (siehe Kapitel 4.2)

Extension area of use

Bezeichnung des Prozesses im 4.EP zur Erlangung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in einem weiteren oder anderen Verwendungsgebiet (Erweiterung der Zulassung)

Pre-Engagement

Das sog. Pre-Engagement Verfahren ist ein freiwilliges Vorverfahren zur Fahrzeugzulassung und muss vom Antragsteller nicht zwingend durchgeführt werden. Es dient der Abklärung der erforderlichen Inhalte und beizubringenden Unterlagen mit den am Zulassungsprozess beteiligten Parteien (ERA, NSA, NoBo, DeBo) und ggf. den betroffenen Infrastrukturbetreibern.

4 Technischer Netzzugang

4.1 Allgemeines

Unter Technischer Netzzugang sind Verfahren zu verstehen, die abhängig vom eisenbahnrechtlichen Status und vom Grund des Einsatzes von Schienenfahrzeugen am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG erforderlich sind.

Keinesfalls sind hierunter technische Prüfungen im Sinne der Fahrzeugzulassung oder der Streckenkompatibilitätsprüfung zu verstehen.

Unter Technischer Netzzugang sind folgende Verfahren zu verstehen:

- Netzregistrierung (siehe 4.2) von Fahrzeugen mit einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung
- Behandlung von Fahrzeugen ohne Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung (§§ 36 Abs. 4, 53a und 110 Abs. 7 EisebG), z.B. Probe-, Mess- und Überstellfahrten (siehe 4.3 – „eingeschränkte Netzregistrierung“)
- Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen (siehe 4.4)

Zudem werden Anforderungen an Fahrzeuge für den sicheren Einsatz am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG definiert (siehe 4.5)

4.2 Netzregistrierung

Eine Netzregistrierung bei der ÖBB-Infrastruktur AG ist grundsätzlich für alle Fahrzeuge erforderlich*). Diese wird mit der schriftlichen Mitteilung „Netzregistrierung“ und dem öffentlich zugänglichen Eintrag in die Fahrzeugdatenbank der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen. Die Netzregistrierung gilt für Fahrzeuge (mit 12-stelligen europäischen Fahrzeugnummern EVN) und nicht für Fahrzeugtypen.

Fahrzeuge dürfen nur mit einer gültigen Netzregistrierung am Schieneninfrastrukturnetz eingesetzt werden, die in bestimmten Fällen aktualisiert werden muss.

Eine Aktualisierung (neuerliche Netzregistrierung) ist erforderlich:

- wenn Fahrzeuge verändert wurden,
 - a) in Bezug auf die nationalen technischen Regeln (NTR) aus den Anforderungskatalogen bzw. jene NTR, die für die Kompatibilität mit dem Netz im Verwendungsgebiet erforderlich sind
 - b) in Bezug auf IT-relevante Systemdaten (siehe Kapitel 10)
- wenn Fahrzeuge nach einer Außerdienststellung / Abmeldung im Schienenfahrzeugeinstellregister / Ausmusterung neuerlich am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzt werden sollen

*) Ausgenommen von der Netzregistrierung sind Wagen mit den Interoperabilitätskennzeichen RIC (mit einer Inbetriebnahmegenehmigung vor 19. Juli 2008), RIV, TEN GE oder TEN CW. Für den Einsatz von Fahrzeugen ohne Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung bzw. im Rahmen einer außergewöhnlichen Sendung gelten gesonderte Regelungen (siehe 4.3 und 4.4).

Hinweise:

Die Netzregistrierung ersetzt die vor dem Inkrafttreten des 4. EP erforderliche Netzzustimmungsprüfung (inkl. Netzzustimmungserklärung) infolge veränderter gesetzlicher Zuständigkeiten.

Die Prüfung auf Vorhandensein einer aufrechten eisenbahnrechtlichen Genehmigung für Österreich ist nicht Teil der Netzregistrierung.

Bei der Netzregistrierung handelt es sich um:

- (a) Prüfung des Vorhandenseins des Nachweises der Netzkompatibilität (sofern nicht bereits im Zulassungsprozess nachgewiesen) gemäß Kapitel 6 und die Festlegung von Einsatzbedingungen (anhand der Einschränkungen aus dem Zulassungsprozess, aus der Netzkompatibilitätsprüfung bzw. aus der Streckenkompatibilitätsprüfung)

Darunter fallen auch Fahrzeuge ohne einer in Österreich gültigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung im grenznahen Verkehr (IOP RL Art. 21 Abs. 8) und Fahrzeuge die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden.

Hinweis:

Auch eisenbahnrechtlich genehmigungsfreie technische Veränderungen können die erneute Überprüfung der Netzkompatibilität und somit die Aktualisierung der Netzregistrierung erforderlich machen, wenn durch diese Veränderungen eines oder mehrere Kriterien der Nationalen Technischen Regeln (NTR) betroffen sind bzw. sich Fahrzeugdaten verändern.

- (b) Erfassung IT-systemrelevanter Fahrzeugdaten (gemäß Kapitel 10) für die ÖBB-Infrastruktur AG
Es handelt sich dabei im Wesentlichen um ein „Aufrüsten“ der betriebsführenden Systeme der ÖBB-Infrastruktur AG, um eine reibungslose Trassenbestellung und Betriebsabwicklung mit den betreffenden Fahrzeugen zu ermöglichen
- (c) optional: Organisation / Bereitstellung GSM-R SIM-Karten, ETCS-Key, Energiezählereinrichtung (Rail Power Box)

4.2.1 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung der Agentur (ERA) für das Inverkehrbringen gem. Richtlinie (EU) 2016/797 (Fahrzeuge mit Zulassung ab dem 4.EP)

Wenn Fahrzeuge nach den Regeln des 4. EP für das Verwendungsgebiet Österreich zugelassen wurden (diese Fahrzeuge besitzen einen Eintrag für das Verwendungsgebiet Österreich im europäischen Fahrzeugtypenregister ERATV bzw. in der Genehmigung für das Inverkehrbringen für das Verwendungsgebiet Österreich), ist der Nachweis der Netzkompatibilität bereits erfolgt.

In diesem Fall reduziert sich das Netzregistrierungsverfahren auf die in Kap. 4.2 genannten Punkte (b) und (c).

Dies gilt auch für den Anwendungsfall extension area of use (ERATV Eintrag ist hierzu erforderlich), zur Erweiterung des Verwendungsgebietes auf Österreich. Es muss davon ausgegangen werden, dass in diesem Verfahren die NTR für Österreich nachgewiesen werden.

4.2.2 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer österreichischen Zulassung die nicht in den Anwendungsbereich des 8. Teils des EisbG (Interoperabilität) fallen

Diese Fahrzeuge haben im Regelfall einen eingeschränkten Einsatzbereich. Die Netzregistrierung erstreckt sich auf die in Kap. 4.2 genannten Punkte (a), (b) und (c).

Für den Nachweis der Netzkompatibilität sind grundsätzlich alle NTR AT zu überprüfen. Jedoch ist der Nachweis lediglich in Bezug auf die Parameter und Eigenschaften der zu befahrenden Abschnitte zu erbringen.

4.2.3 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer ausländischen Zulassung für die Inbetriebnahme ausgestellt vor dem Inkrafttreten des 4.EP in Österreich

Für diese Fahrzeuge erstreckt sich die Netzregistrierung auf die in Kap. 4.2 genannten Punkte (a), (b) und (c).

Hinweis: ERATV kann vorahnden sein

4.2.4 Netzregistrierung von Fahrzeugen ohne einer in Österreich gültigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung für den Einsatz im grenznahen Verkehr (IOP RL Art. 21 Abs. 8)

Wenn Fahrzeuge bis in den angrenzenden österreichischen Bahnhof eines Nachbarlandes ohne Erweiterung des Einsatzgebietes gemäß IOP RL Art. 21 Abs. 8 betrieben werden, erstreckt sich die Netzregistrierung auf die in Kap. 4.2 genannten Punkte (a), (b) und (c).

Für den Nachweis der Netzkompatibilität sind grundsätzlich die NTR AT zu überprüfen. Jedoch ist der Nachweis lediglich in Bezug auf die Parameter und Eigenschaften des zu befahrenden Abschnittes zu erbringen.

4.2.5 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit abgelaufener (zeitl. befristeten) Netzzustimmungserklärung der ÖBB-Infrastruktur AG

Fahrzeuge bei denen eine befristete Netzzustimmung durch Ablauf ungültig wird benötigen zur „Verlängerung“ eine Netzregistrierung.

Wenn Fahrzeuge verändert wurden, ist ein neuerlicher Nachweis der Netzkompatibilität erforderlich.

Für diese Fahrzeuge erstreckt sich die Netzregistrierung auf die in Kap. 4.2 genannten Punkte (a), (b) und (c).

4.2.6 Netzregistrierung von Fahrzeugen die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden (Nostalgiefahrzeuge)

Ein Nostalgiefahrzeug entspricht dem Stand der Technik jener Epoche, die es repräsentiert (ausgenommen sind Änderungen, die aus sicherheitstechnischen Gründen unbedingt erforderlich sind).

Im Wesentlichen treffen ein oder mehrere nachfolgende Merkmale zu:

- ist aus kulturhistorischem Interesse erhaltungswürdig
- hat nostalgisch museale Funktionsweise
- ist grundsätzlich nicht im Regelzugbetrieb eingesetzt
- hat hohes Alter, d.h. ist am Ende der Regel-Nutzungsdauer

Die Festlegung bzw. den Status eines Nostalgiefahrzeuges vergibt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) oder eine Sicherheitsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates. Dieser Status muss im internationalen Fahrzeugeinstellregister ausgewiesen sein.

Um einen ordnungsgemäßen sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten, müssen Nostalgiefahrzeuge dem Stand der Technik entsprechend in betriebssicherem Zustand erhalten werden.

Im EisbG sind für derartige Fahrzeuge Ausnahmen bezüglich der Interoperabilität und speziellen Sicherheitsbestimmungen enthalten. Darunter fallen auch Ausnahmen zur Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

Sofern diese Ausnahmen im EisbG angewendet werden ist im Rahmen der Netzregistrierung der Nachweis der ordnungsgemäßen Instandhaltung, gemäß den einschlägigen Erhaltungsvorschriften, oder zumindest ein gültiger Sicherheits-Check mit den entsprechenden Nachweisen notwendig,

Für Nostalgiefahrzeuge gilt die Netzregistrierung zeitlich befristet. Für diese Fahrzeuge erstreckt sich die Netzregistrierung auf die in Kap. 4.2 genannten Punkte (a), (b) und (c).

Bestehende und aufrechte Netzzustimmungserklärungen, ausgestellt von der ÖBB-Infrastruktur AG, gelten im Rahmen der Netzregistrierung ebenfalls als Nachweis der Netzkompatibilität. Für diese Fahrzeuge ist eine neuerliche Netzregistrierung erst erforderlich, wenn die Netzzustimmungserklärung wegen zeitl. Befristung nicht mehr gültig ist oder die Fahrzeuge verändert werden.

4.2.7 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer aufrechten Netzzustimmungserklärung

Bestehende und aufrechte Netzzustimmungserklärungen, ausgestellt von der ÖBB-Infrastruktur AG, gelten im Rahmen der Netzregistrierung ebenfalls als Nachweis der Netzkompatibilität.

Für diese Fahrzeuge ist, sofern die Fahrzeuge nicht verändert werden, ein neuerliches Netzregistrierungsverfahren nicht erforderlich.

4.3 Behandlung von Fahrzeugen ohne Genehmigung für das Inverkehrbringen (Fahrten gem. §§ 36 Abs. 4 und 110 Abs. 7 EisbG) – „eingeschränkte Netzregistrierung“

Dieses Verfahren findet Anwendung auf Schienenfahrzeuge, welche gemäß §§ 36 Abs. 4 bzw. 110 Abs. 7 EisbG eingesetzt werden sollen und keine Genehmigung für das Inverkehrbringen bzw. Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme besitzen. Gemäß § 53a EisbG muss ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (gegen Kostenersatz) Prüffahrten von Schienenfahrzeugen ermöglichen.

Dieses Verfahren gilt für alle Fahrten gem. §§ 36 Abs. 4 und 110 Abs. 7 EisbG.

Für die genannten Fahrten ist eine Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG erforderlich („eingeschränkte Netzregistrierung“).

Im Verfahren „eingeschränkte Netzregistrierung“ muss die leitende §40-Person eine Bestätigung der Netzkompatibilität (siehe Kapitel 6), ggf. mit Angabe der Abweichungen und getroffenen Ersatzmaßnahmen, vorlegen. ÖBB-Infrastruktur AG/Technischer Netzzugang kann hierbei unterstützend miteinbezogen werden.

In weiterer Folge werden von der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Regelungen für diese Fahrten getroffen:

- a) Festlegung von Einsatzbedingungen (technische und betriebliche Einschränkungen für die Fahrten bzw. betroffenen Fahrzeuge) für die Betriebsführung auf Grundlage der von der zuständigen §40 Person genannten Abweichungen und den getroffenen Ersatzmaßnahmen zur Netzkompatibilität.
Daraus kann im Einzelfall resultieren, dass diese Fahrten als außergewöhnliche Sendungen behandelt werden müssen.
- b) Zeitliche und geographische (streckenspezifische) Beschränkungen für diese Fahrten

4.4 Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen (aS)

Die Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen ist im Leitfaden 31.04.01 der ÖBB-Infrastruktur AG geregelt.

4.5 Anforderungen an Fahrzeuge für den sicheren Betrieb

Bestimmte Anforderungen gelten für alle zugelassenen und netzregistrierten Schienenfahrzeuge.

Diese Anforderungen sind keine zusätzlichen Anforderungen für die Fahrzeugzulassung. Sie stellen eine Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG in Bezug auf den sicheren Einsatz der Fahrzeuge dar und berücksichtigen gesetzliche Vorgaben (EisbG) sowie Vorgaben der Nationalen Sicherheitsbehörde.

Enthalten und entsprechend gekennzeichnet sind diese Anforderungen in den Regelwerken 50.02.01 (Anforderungskatalog Tfz), 50.03.01 (Anforderungskatalog Güterwagen) und 50.04.01 (Anforderungskatalog Sonderfahrzeuge). Ad-hoc bzw. temporäre Anforderungen an Fahrzeuge für den sicheren Eisenbahnbetrieb können auch durch Fahrzeugtechnische Anweisungen (FTA) bzw. Fahrzeugtechnische Informationen (FTI) veröffentlicht werden.

5 Einbindung des Infrastrukturbetreibers in das Genehmigungsverfahren der nationalen Sicherheitsbehörde

Gemäß § 110 Abs. 4 EisbG kann die nationale Sicherheitsbehörde im Genehmigungsverfahren Stellungnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen einholen. Dies kann auch im Vorbereitungsverfahren gemäß Art. 22 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 (Pre-Engagement) geschehen.

Dabei werden von der Eisenbahnbehörde speziell die Abweichungen von Anforderungen mit den Infrastrukturbetreibern abgestimmt.

Das Resultat dieses Prozesses kann eine Unbedenklichkeitserklärung des Infrastrukturbetreibers sein. In dieser werden erforderlichenfalls Einsatzbedingungen definiert, die ein Fahren auf der ÖBB-Infrastruktur AG trotz Abweichungen von Anforderungen ermöglichen. Diese Einsatzbedingungen werden in weiterer Folge durch die Genehmigungsbehörde im ERATV als coded- oder non-coded restrictions transparent festgehalten.

Hinweis:

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann seit Inkrafttreten des vierten Eisenbahnpaketes nur im Rahmen dieses Stellungnahmeverfahrens offizielle Rückmeldungen zu Zulassungsverfahren geben. Abstimmungen mit DeBo, NoBo, AssBo oder anderen am Zulassungsverfahren beteiligten Stellen müssen, wenn diese vor der Antragstellung im OSS (der ERA) geschehen sollen, daher im Rahmen eines Pre-Engagementverfahrens durchgeführt werden.

6 Netzkompatibilität

6.1 Allgemeines

Der Nachweis der Netzkompatibilität (technische Kompatibilität des Fahrzeuges mit dem Netz im Verwendungsgebiet) ist eine wesentliche Anforderung für den sicheren Einsatz von Fahrzeugen.

Die Anforderungen an die Netzkompatibilität ergeben sich grundsätzlich aus:

- a) den grundlegenden Anforderungen an Fahrzeuge aus den relevanten TSI mit Bezug zur Netzkompatibilität (siehe Cross Reference Table between List of parameters and TSIs auf der ERA-Homepage, RDD System)
- b) den nationalen technischen Regeln (NTR AT), notifiziert von der nationalen Sicherheitsbehörde (BMK) und veröffentlicht auf der ERA-Homepage (RDD System) und in weiterer Folge auch in den Anforderungskatalogen der ÖBB-Infrastruktur AG (RW 50.02.01, RW 50.03.01 und RW 50.04.01).

Für Fahrzeuge mit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen gem. IOP RL (4. Eisenbahnpaket) erfolgt der Nachweis der Netzkompatibilität (grundlegende Anforderungen und NTR) bereits im Zuge der Genehmigung (Fahrzeugzulassung).

Für Bestandsfahrzeuge, also Fahrzeuge mit einer nationalen eisenbahnrechtlichen Genehmigung (vor Inkrafttreten des 4.EP) bzw. Fahrzeuge, die vom EVU unter Anwendung des §41 EibG eingesetzt werden, ist die Netzkompatibilität für das Verwendungsgebiet Österreich separat nachweisen. Hierbei beschränkt sich die Nachweisführung auf die Einhaltung der NTR. Für die Netzregistrierung ist der Nachweis der Netzkompatibilität der ÖBB-Infrastruktur AG vorzulegen. Dieser Nachweis (Bestätigung der Netzkompatibilität) kann von einer gem. § 19a EibG anerkannten Stelle, einer Konformitätsbewertungsstelle (NoBo) oder einer bestimmten Stelle (DeBo) erbracht werden.

Für Fahrzeuge die gem. §§ 36(4) bzw. 110(7) EibG eingesetzt werden und keine eisenbahnrechtliche Genehmigung besitzen (siehe Kap. 4.3), erfolgt der Nachweis der Netzkompatibilität (grundlegende Anforderungen und NTR) durch die leitende §40-Person.

Hinweise:

Der Nachweis der Netzkompatibilität muss für jedes Fahrzeug erbracht werden. Ausgenommen hiervon sind Wagen mit den Zeichen RIC, RIV, TEN GE und TEN CW. Für diese Wagen erfolgte der Nachweis der Netzkompatibilität bereits im Rahmen der Fahrzeugzulassung.

6.2 Cross Reference Table (ERA RDD)

Diese Querverweistabelle enthält

- die Liste der Parameter für die Einstufung der NTR
- die Festlegung der Parameter bezüglich Netzkompatibilität
- die Verweise auf die Anforderungen in den jeweiligen TSI

Link zur ERA Homepage RDD System: <https://rdd.era.europa.eu/rdd/Default.aspx>

6.3 Bestätigung der Netzkompatibilität

Diese muss jedenfalls enthalten:

- Angabe für welche Fahrzeuge diese gilt, sofern vorhanden inklusive Angabe der 12-stelligen Fahrzeugnummer (EVN)
- Name, Telefon und E-Mail der Prüfstelle
- Angabe der betrachteten Anforderungen (NTR oder grundlegende Anforderungen und NTR)
- Bestätigung der Netzkompatibilität mit Angabe aller festgestellter Abweichungen und getroffenen Maßnahmen
- Datum und Unterschrift der Prüfstelle

7 Streckenkompatibilität (RCC) und INFRA SK

Gemäß § 112 EisbG und IOP RL Art. 23 ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, bevor es ein Schienenfahrzeug einsetzt sich zu vergewissern:

1. dass für das Schienenfahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß in europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registriert ist;
2. dass das Schienenfahrzeug mit der Eisenbahn, auf der es eingesetzt wird, kompatibel ist, und zwar auf Grundlage des Infrastrukturregisters (RINF), der einschlägigen TSI oder anderer, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellenden Informationen, falls ein derartiges Infrastrukturregister nicht besteht oder unvollständig ist; und
3. dass sich das Schienenfahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.

Inhalte der Streckenkompatibilitätsprüfung (Route Compatibility Check – RCC) sind in der TSI OPE, Anhang D1 festgelegt. Dem Infrastrukturbetreiber kommt beim RCC im Wesentlichen eine unterstützende Funktion zu.

Seitens ÖBB-Infrastruktur AG werden relevante Angaben zu den Prüfungen des RCC auch im RW 50.02.01 veröffentlicht.

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann einen Teil dieser RCC-Prüfungen als Zusatzleistung nach Beauftragung anbieten. Dieses optionale Produkt nennt sich „INFRA SK (INFRA Streckenkompatibilitätsprüfung)“

Mit der INFRA SK werden die Fahrzeuge grundsätzlich nicht auf Kompatibilität zu einzelnen Strecken geprüft, sondern auf das gesamte Netz bzw. ein Bündel von Strecken. Damit kann in einem Prüfverfahren ein weiterer Einsatzbereich der Fahrzeuge geprüft werden.

Alle Ergebnisse von INFRA SK Prüfungen werden in der Fahrzeugdatenbank der ÖBB-Infrastruktur AG eingetragen und sind öffentlich zugänglich. Somit können vielfache Prüfungen gleicher Fahrzeuge durch verschiedene EVU entfallen.

Hinweis:

Die Gesamtverantwortung gem. IOP RL und EisbG für das gesamte Streckenkompatibilitätsverfahren bleibt beim EVU. Die Entscheidung über die Wiederholung von Prüfungen zur Ermittlung der Streckenkompatibilität (insbes. bei Änderungen am Fahrzeug und der Infrastruktur) obliegt dem EVU.

Das EVU muss im Rahmen des eigenen Sicherheitsmanagementsystems die Anerkennung eines möglichen INFRA-SK festlegen.

Das Angebot (INFRA SK) der ÖBB-Infrastruktur AG ist nicht verpflichtend.

8 Technische Einsatzgenehmigung

Werden Schienenfahrzeuge auch für Arbeiten am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzt, kann zusätzlich zur Netzregistrierung eine „Technische Einsatzgenehmigung“ des Infrastrukturbetreibers für den Baustelleneinsatz erforderlich sein.

Die Technische Einsatzgenehmigung beinhaltet eine Prüfung der Arbeitsmethode/des Arbeitsverfahrens, der Qualität und Quantität der durchgeführten Arbeiten (ggf. im Zuge von Probearbeiten) und einer Prüfung hinsichtlich einzuhaltender Rahmenbedingungen (z.B. nachweisliche Einhaltung der ANS-Kriterien gem. R19; Einhaltung EN 14033 Teil 2 etc.).

Weitere Infos zur Technischen Einsatzgenehmigung sind erhältlich bei:

ÖBB-Infrastruktur AG, Streckenmanagement und Anlagenentwicklung, Fachbereich Maschinentchnik.

9 Kontrollen

Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das Recht vor, Schienenfahrzeuge im Zuge von Stichprobenkontrollen und Audits

- auf ihre Kompatibilität mit der Eisenbahninfrastruktur
- auf ihren betriebssicheren Zustand
- auf ordnungsgemäße Netzregistrierung
- auf die Gültigkeit eines erforderlichen Sicherheitschecks (z.B. bei Nostalgiefahrzeugen)

zu überprüfen.

Hinweis:

Die regelmäßige Instandhaltung und/oder der betriebssichere Zustand von Schienenfahrzeugen jeder Fahrzeugkategorie sind anlassbezogen und nach Aufforderung durch ÖBB-Infrastruktur AG lückenlos nachzuweisen.

10 IT-systemrelevante Fahrzeugdaten

Im Zuge der Netzregistrierung erforderliche Fahrzeugdaten für betriebsführenden Systeme der ÖBB-Infrastruktur AG:

<i>Daten</i>	<i>Hinweis</i>
Fahrzeugnummer	12-stellig
alternative Fahrzeugbezeichnung	Text
Herstellerbezeichnung	Text
Vermieter / Eigentümer	Text
Länge über Puffer / Gesamtlänge	(mm)
Achsabstand / Drehzapfenabstand	(mm)
Achszahl	n
Achsfolge	
Vmax mit Eigenantrieb	(km/h)
Vmax geschleppt	(km/h)
Vmax unter bestimmten Bedingungen	(km/h)
Streckenklasse des Fahrzeuges nach EN15528	
Betriebsmasse, betriebsbereites Fahrzeug	(t)
Reibungsgewicht (Masse auf angetriebenen Achsen)	(t)
Bremsgewicht G	(t)
Bremsgewicht P	(t)
Bremsgewicht R	(t)
Bremsgewicht P + E	(t)
Bremsgewicht R + Mg	(t)
Bremsgewicht R + E	(t)
Handbremsgewicht bzw Festhaltebremsgewicht	(t) / (kN)
NBÜ	J/N
IBE Bewertungsziffer	
IBE-Kategorie	
ETCS vorhanden	J/N
ETCS ab Datum	Datum

11 Abkürzungsverzeichnis

4. EP	Viertes Eisenbahnpaket der Europäischen Union
ANS	Arbeitnehmerschutz
AssBo	Sicherheitsbewertungsstelle (Assesment Body)
DeBo	Bestimmte Stelle (Designated Body)
ERA	Europäische Eisenbahn-Agentur
ERATV	Europäischer Fahrzeugtypenregister
EVN	European Vehicle Number (12stellige europäische Fahrzeugnummer)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FTA	Fahrzeugtechnische Anweisung des Infrastrukturbetreibers
IB	Infrastrukturbetreiber
INFRA NK	Produkt „Netzkompatibilitätsprüfung der ÖBB-Infrastruktur AG“
INFRA SK	Produkt „Streckenkompatibilitätsprüfung der ÖBB-Infrastruktur AG“
NoBo	Benannte Stelle (Notified Body)
NTR AT	Nationale technische Regeln Österreichs(AT)
OSS	One-Stop Shop
RCC	Streckenkompatibilitätsprüfverfahren gem. TSI OPE (Route Compatibility Check)
RDD	Referenzdokumentdatenbank (Reference Dokument Database – EU)
RINF	Eisenbahn-Infrastrukturregister (Register of Infrastructure)
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
TSI OPE D1	Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, Anlage D1