

Technische Netzzugangsbedingungen  
im Spannungsfeld zwischen  
technischem Fortschritt und Bestandskraft

# Kurt Fuchs

Rechtsanwalt  Diplom-Ingenieur

---

## Definition:

Technische Netzzugangskriterien sind alle geometrischen, physikalischen und technischen Merkmale, die ein Schienenfahrzeug aufweisen muß, damit es eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur befahren darf.

## Kategorien von technischen Netzzugangskriterien:

### 1. Zusammenspiel von Rad und Schiene

- geometrische und physikalische Merkmale
- Beispiele: Spurweite, Fahrzeugumgrenzungsprofil, Achsfahrmasse

### 2. Signal- und Sicherungssysteme

- Fahrzeugantennen für verschiedene Signal- und Sicherungssysteme
- Fahrzeuggeräte für Zugfunk

### 3. Fahrzeugspezifische Merkmale

- Bremsanlagen, Notbremsüberbrückung
- Maßnahmen am Fahrzeug zur Lärmreduzierung
- weitere Beispiele: Sicherheitsfahrschaltung, Türblockierung, Druckabdichtung, akustische Signalgeber, Bahnräumer

## Rechtsgrundlagen

### 1. Europarecht

- Richtlinien zur Interoperabilität (RL 96/48/EG, RL 2001/16/EG)
- Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI)

### 2. nationales Recht

- Deutsches Recht: AEG, EBO, EIBV
- Schweizer Recht: EBG, EBV, NZV
- Österreichisches Recht: EibG, EibVO

## Rechtsgrundlagen

### 1. Kompetenzregeln

- Deutschland: § 5a AEG
- Schweiz: Art. 10 Abs. 2 EBG
- Österreich: § 12 Abs. 3 EibG

### 2. Generalklauseln

- Deutschland: §§ 4 Abs. 1, 2 Abs. 1 EBO  $\Rightarrow$  anerkannte Regeln der Technik
- Schweiz: Art. 17 Abs. 1 EBG  $\Rightarrow$  Stand der Technik  
Art. 2 Abs. 1 EGV  $\Rightarrow$  anerkannte Regeln der Technik
- Österreich: § 19 Abs. 1 EibG  $\Rightarrow$  Sicherheit und Ordnung

### 3. Detailregelungen

- Deutschland: EBO
- Schweiz: EGV
- Österreich: keine

## Bestandsschutz

### 1. Deutschland

einerseits § 2 Abs. 1 EBO: anerkannte Regeln der Technik

⇒ Schlußfolgerung: Fahrzeuge müssen den aktuellen anerkannten Regeln der Technik entsprechen

⇒ Nachrüstungspflicht bei Änderung der anerkannten Regeln der Technik

andererseits Einzelfallregelungen wie

§ 28 Abs. 2 EBO: Verpflichtung zur Nachrüstung von Reisezugwagen, die seit dem 1. Juli 1970 gebaut wurden, mit Türverriegelung

⇒ Schlußfolgerung: Nachrüstung nur erforderlich, wenn ausdrücklich vorgeschrieben

Praxis: Nachrüstung wird verlangt!

## Bestandsschutz

### 2. Schweiz

Art. 17 Abs. 1 Satz 1 EBG: Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge sind gemäß dem Stand der Technik zu unterhalten und zu erneuern  $\Rightarrow$  Schlußfolgerung: Nachrüstungspflicht

Art. 5 Abs. 1 EBV: BAV kann Abweichungen von gesetzlichen Vorschriften zur Gefahrenabwehr anordnen

Art. 42 Abs. 2 EBV: BAV legt Art und Umfang der Signal- und Sicherungssysteme fest

Maßstab: angemessener Sicherheitsstandard und Interoperabilität

### 3. Österreich

§ 19 Abs. 1 Satz 1 EisbG: Infrastruktur und Fahrzeuge sind entsprechend den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung zu bauen, erhalten und erneuern

§ 19 Abs. 4 EisbG: Ministerium kann Nachrüstung anordnen

## Bestandsschutz

### 4. Europa

einerseits RL 96/48/EG, RL 2001/16/EG:

Art. 1 Abs. 1: keine Nachrüstungspflicht

andererseits: Einführung von ERTMS/ETCS erfordert zwingend Anpassung der Infrastruktur und bei vollständiger Umstellung auch der Fahrzeuge

Aber:

In allen Rechtsordnungen fehlen Regelungen zur Verteilung der Kosten



# Kurt Fuchs

Rechtsanwalt  Diplom-Ingenieur

---

Domstraße 70 ♦ 50668 Köln

Telefon: +49-221-39982-10 ♦ Fax: +49-221-39982-20

e-mail: [kurt.fuchs@eisenbahnrecht.biz](mailto:kurt.fuchs@eisenbahnrecht.biz)

[www.eisenbahnrecht.biz](http://www.eisenbahnrecht.biz)