

Technischer Netzzugang von Schienenfahrzeugen

**zum Schienennetz der Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG
(Raaberbahn AG):**

Neufeld an der Leitha Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Baumgarten

sowie

**zum Schienennetz der Neusiedler Seebahn GmbH
(NSB GmbH):**

Neusiedl am See Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Pamhagen



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1 Anwendungsbereich	3
1.2 Umsetzung und Übergangsbestimmungen	4
2. Normative Verweise, Begriffe und Abkürzungen	4
3. Technischer Netzzugang	6
3.1 Allgemeines	6
3.2 Netzregistrierung	6
3.2.1 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung der ERA für das Inverkehrbringen gem. RL (EU) 2016/797 (Fahrzeuge mit Zulassung ab dem 4. EP)	7
3.2.2 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer österreichischen Zulassung, die nicht in den Anwendungsbereich des 8. Teils des EisbG (Interoperabilität) fallen	7
3.2.3 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer ausländischen Zulassung für die Inbetriebnahme, ausgestellt vor dem Inkrafttreten des 4. EP in Österreich	7
3.2.4 Netzregistrierung von Fahrzeugen ohne einer in Österreich gültigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung für den Einsatz im grenznahen Verkehr (IOP-RL Art. 21 (8))	8
3.2.5 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer aufrechten Netzzulassung	8
3.2.6 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit abgelaufener (zeitl. befristeten) Netzzulassung der Raaberbahn AG	8
3.2.7 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit ausschließlich historischem oder touristischem Einsatzzweck (Nostalgiefahrzeuge)	8
3.3 Behandlung bestimmter genehmigungsfreier Fahrten und Probefahrten	9
3.4 Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen (aS)	10
4. Netzkompatibilität	10
5. Streckenkompatibilität (RCC)	11
6. Kontrollen	11

1. Einleitung

Die Genehmigung von Schienenfahrzeugen wurde mit dem 4. EP neu geregelt. Die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU (Interoperabilitätsrichtlinie) beschreibt, was ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vor dem Einsatz eines Fahrzeuges auf dem in seiner Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Schienennetz zu prüfen hat.

Das Europäische Parlament hat über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gem. Richtlinie (EU) 2016/797 die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 erlassen, in welcher das Verfahren für die Erteilung der Genehmigung von Fahrzeugen detailliert beschrieben wird.

Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) ist für die Erteilung der Fahrzeuggenehmigung zuständig, wenn die Fahrzeuge in mehr als einem Mitgliedstaat der EU verkehren sollen. Sie führt ein „Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen“ (ERATV), welches öffentlich und elektronisch zugänglich ist. Jeder durch eine Typgenehmigung genehmigte Fahrzeugtyp ist zwingend in ERATV einzutragen.

Welche Stelle (ERA oder nationale Behörde) für den Vorbereitungsantrag bzw. die Genehmigung des Fahrzeugs/Typs die zuständige Genehmigungsstelle ist, ergibt sich wie folgt:

- Die Genehmigungsstelle ist die nationale Behörde (BMK), wenn das Fahrzeug nur im Verwendungsgebiet „Österreich“ verkehren soll und der Antragsteller das BMK als genehmigende Stelle wünscht.
- Die Genehmigungsstelle ist die ERA, wenn das Fahrzeug auf dem Verwendungsgebiet „Österreich“ verkehren soll und der Antragsteller die ERA als genehmigende Stelle wünscht oder wenn
- das Fahrzeug in mehr als einem Mitgliedstaat der EU verkehren soll.

Die Regelungen des 4. EP decken jedoch nicht alle fahrzeugrelevanten Infrastrukturerfordernisse ab bzw. berücksichtigen nicht alle Einsatzzwecke, damit Schienenfahrzeuge sicher am Netz der Raaberbahn AG und der NSB GmbH eingesetzt werden können. Diese Erfordernisse werden im vorliegenden 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. Weiters wird der Nachweis der Netzkompatibilität für Fahrzeuge mit einer Zulassung (eisenbahnrechtlichen Genehmigung) vor dem Inkrafttreten des 4. EP mit diesem Regelwerk geregelt.

1.1 Anwendungsbereich

Dieses Regelwerk gilt auf dem Schieneninfrastrukturnetz der Raaberbahn AG und der NSB GmbH, im Folgenden kurz „Schieneninfrastrukturnetz“ genannt. Die Raaberbahn AG als betriebsführendes Eisenbahnunternehmen auf der Strecke der NSB GmbH wickelt das Verfahren auch namens der NSB GmbH ab.

Datum	01.11.2021	Seite	3 von 11	Version	01
-------	------------	-------	----------	---------	----

1.2 Umsetzung und Übergangsbestimmungen

Übergangsbestimmungen, wie z.B. zu Netzzustimmungserklärungen, die vor dem Inkrafttreten des 4. EP ausgestellt wurden, sind im Kapitel 3 geregelt.

2. Normative Verweise, Begriffe und Abkürzungen

Für die Anwendung dieses Regelwerks sind folgende zitierte Dokumente erforderlich. Bei datierten Verweisen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen). Rechtsvorschriften sind immer in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

RL (EU) 2016/797	Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Interoperabilitätsrichtlinie, IOP-RL)
DVO (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.)
SNNB	Schiennetz-Nutzungsbedingungen der Raaberbahn AG und NSB GmbH
RINF	Österreichisches Infrastrukturregister
ERATV	Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen (European Register of Authorised Types of Vehicles). Neben zahlreichen technischen Aspekten, wie z.B.: Spurweite, Stromsystem usw. enthält es auch Angaben zum Verwendungsgebiet oder der Konformität bzw. Nichtkonformität mit geltenden rechtlichen Vorgaben.
Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister (ECVVR – European Centralized Virtual Vehicle Register)	Das ECVVR ermöglicht einen Lesezugriff auf die registrierten Daten der Fahrzeuge. Bei den im ECVVR veröffentlichten Daten handelt es sich um Informationen zu Eigentümer, Halter sowie ECM und Fahrzeugnummer mit dem dazugehörigen Status. Ein EVU kann anhand einer Fahrzeugnummer kontrollieren, ob das betroffene Fahrzeug über eine gültige Inbetriebnahmegenehmigung verfügt oder, bei einem gefährlichen Ereignis, die Kontaktdaten des Fahrzeughalters ermitteln.

Eisenbahnpakete der Europäischen Union

Im Zeitraum zwischen 2001 und 2016 wurden insgesamt vier Eisenbahnpakete in der EU erlassen, mit der Zielsetzung, den Eisenbahnverkehrsmarkt für den Wettbewerb zu öffnen. Für die Eisenbahnsicherheit von besonderer Relevanz ist das 4. EP, welches auf zwei Säulen beruht, nämlich auf der „politischen Säule“ und der „technischen Säule“. Das Aufgabengebiet der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) wurde durch das 4. EP ebenfalls erweitert und umfasst nunmehr auch das Genehmigungsverfahren für Schienenfahrzeuge.

Extension area of use

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

Nationale Technische Regeln (NTR)

Die Erteilung einer in Österreich gültigen Betriebsbewilligung bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen erfordert, dass die nationalen technischen Anforderungen (NTR) eingehalten werden. Diese sind für den Nachweis der Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem Netz der Raaberbahn AG und NSB GmbH im Verwendungsgebiet Österreich entsprechend der RL (EU) 2016/797 Art. 21 (3) erforderlich.

Folgende Tabelle beinhaltet die im Dokument verwendeten Abkürzungen:

4. EP	Viertes Eisenbahnpaket der Europäischen Union
ANS	Arbeitnehmerschutz
DeBo	Bestimmte Stelle (Designated Body)
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERATV	Europäisches Fahrzeugtypenregister
EVN	European Vehicle Number (12stellige europäische Fahrzeugnummer)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IB	Infrastrukturbetreiber
NoBo	Benannte Stelle (Notified Body)
NTR AT	Nationale technische Regeln Österreichs
RCC	Streckenkompatibilitätsprüfverfahren gem. TSI OPE (Route Compatibility Check)
RDD	Referenzdokumentdatenbank (Reference Document Database – EU)
RINF	Eisenbahn-Infrastrukturregister (Register of Infrastructure)
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

3. Technischer Netzzugang

3.1 Allgemeines

Unter dem Begriff „technischer Netzzugang“ sind in den folgenden Unterkapiteln beschriebene Verfahren zu verstehen:

- Netzregistrierung (siehe 3.2)
- Behandlung von Fahrten ohne Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung (§ 36, § 53a und § 110 (7) EisbG), z.B. Probe-, Mess- und Überstellfahrten (siehe 3.3)
- Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen (siehe 3.4)

3.2 Netzregistrierung

Eine Netzregistrierung bei der Raaberbahn AG und NSB GmbH ist grundsätzlich für alle Fahrzeuge erforderlich. Ausgenommen von der Netzregistrierung sind Wagen mit den Interoperabilitätskennzeichen RIC (mit einer Inbetriebnahmegenehmigung vor dem 19. Juli 2008), RIV, TEN GE oder TEN CW.

Fahrzeuge dürfen nur mit einer gültigen Netzregistrierung am Schieneninfrastrukturnetz eingesetzt werden, die in bestimmten Fällen aktualisiert werden muss. Die Netzregistrierung gilt für Fahrzeuge mit einer 12-stelligen europäischen Fahrzeugnummer (EVN) und nicht Fahrzeugtypen.

Die Netzregistrierung ersetzt die vor dem Inkrafttreten des 4. EP erforderliche Netzzulassung infolge veränderter gesetzlicher Zuständigkeiten.

Die Prüfung, ob eine aufrechte eisenbahnrechtliche Genehmigung für Österreich vorliegt, ist nicht Teil der Netzregistrierung.

Bei der Netzregistrierung handelt es sich um:

- a) Prüfung, ob der Nachweis der Netzkompatibilität (sofern nicht bereits im Zulassungsprozess nachgewiesen) gem. Kapitel 6 vorliegt und die Einsatzbedingungen (anhand der Einschränkungen aus dem Zulassungsprozess, aus der Netzkompatibilitätsprüfung bzw. aus der Streckenkompatibilitätsprüfung) festgelegt sind.

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

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.

Datum	01.11.2021	Seite	6 von 11	Version	01
-------	------------	-------	----------	---------	----

- b) Erfassung IT-systemrelevanter Fahrzeugdaten für die Raaberbahn AG und NSB GmbH. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um ein „Aufrüsten“ der betriebsführenden Systeme der Raaberbahn AG, um eine reibungslose Trassenbestellung und Betriebsabwicklung mit den betreffenden Fahrzeugen zu ermöglichen.

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

Nach den Bestimmungen des 4. EP für das Verwendungsgebiet Österreich zugelassene Fahrzeuge, d.s. Fahrzeuge mit einem Eintrag für das Verwendungsgebiet Österreich im europäischen Fahrzeugtypenregister ERATV bzw. einer Genehmigung für das Inverkehrbringen für das Verwendungsgebiet Österreich, ist der Nachweis der Netzkompatibilität bereits erfolgt.

In diesem Fall besteht das Netzregistrierungsverfahren aus dem in Kap. 3.2 genannten Punkt b).

Dies gilt auch für den Anwendungsfall „extension area of use“ (ERATV-Eintrag ist hierzu erforderlich), um das Verwendungsgebiet auf Österreich zu erweitern. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Verfahren die NTR für Österreich nachgewiesen werden.

3.2.2 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. Es sind die in Kap. 3.2 genannten Punkte a) und b) im Rahmen der Netzregistrierung erforderlich. Für den Nachweis der Netzkompatibilität sind grundsätzlich alle österreichischen NTR zu überprüfen. Jedoch ist der Nachweis lediglich in Bezug auf die Parameter und Eigenschaften der zu befahrenden Abschnitte zu erbringen.

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

Für diese Fahrzeuge sind die in Kap. 3.2 genannten Punkte a) und b) im Rahmen der Netzregistrierung erforderlich (ERATV kann vorhanden sein).

Datum	01.11.2021	Seite	7 von 11	Version	01
-------	------------	-------	----------	---------	----

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

Wenn Fahrzeuge bis in den angrenzenden österreichischen Bahnhof eines Nachbarlandes ohne Erweiterung des Einsatzgebietes gemäß IOP-RL Art. 21 (8) betrieben werden, sind die in Kap. 3.2 genannten Punkte a) und b) im Rahmen der Netzregistrierung erforderlich.

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

3.2.5 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit einer aufrechten Netzzulassung

Bestehende und aufrechte Netzzulassungen, ausgestellt von der Raaberbahn AG, gelten im Rahmen der Netzregistrierung ebenfalls als Nachweis der Netzkompatibilität. Für diese Fahrzeuge ist, sofern sie nicht verändert werden, kein neuerliches Netzregistrierungsverfahren erforderlich.

3.2.6 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit abgelaufener (zeitl. Befristeten) Netzzulassung der Raaberbahn AG

Fahrzeuge, bei denen eine befristete Netzzulassung durch Ablauf ungültig wird, benötigen zur Verlängerung eine Netzregistrierung.

Wenn Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen werden, ist ein neuerlicher Nachweis der Netzkompatibilität erforderlich. Für diese Fahrzeuge sind die in Kap. 3.2 genannten Punkte a) und b) im Rahmen der Netzregistrierung erforderlich.

3.2.7 Netzregistrierung von Fahrzeugen mit ausschließlich historischem oder touristischem Einsatzzweck (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 auf ein solches Fahrzeug zu:

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

Ob ein Fahrzeug in den Status eines Nostalgiefahrzeuges fällt, legt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) oder eine Sicherheitsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates fest. Dieser Status muss im europäischen Fahrzeugeinstellregister (ECVVR) 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 gem. den einschlägigen Erhaltungsvorschriften oder zumindest ein gültiger Sicherheitscheck mit den entsprechenden Nachweisen notwendig.

Für Nostalgiefahrzeuge gilt die Netzregistrierung zeitlich befristet.

Bestehende und aufrechte Netzzulassungen, ausgestellt von der Raaberbahn AG, gelten im Rahmen der Netzregistrierung ebenfalls als Nachweis der Netzkompatibilität. Für diese Fahrzeuge ist eine neuerliche Netzregistrierung erst erforderlich, wenn die Netzzulassung wegen zeitlicher Befristung nicht mehr gültig ist oder die Fahrzeuge verändert werden.

3.3 Behandlung bestimmter genehmigungsfreier Fahrten und Probefahrten

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

Dieses Verfahren ist anzuwenden auf:

- außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehrs stattfindende Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen;
- Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, die für den Export bestimmt sind und für die keine Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt werden soll;
- Ausbildungsfahrten für Eisenbahnbedienstete mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
- Vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen, deren Verfügungsberechtigte ihren Hauptwohnsitz (Sitz) in einem anderen Staat haben und diese Schienenfahrzeuge in diesem Staat behördlich zugelassen sind, zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

Für alle diese Fahrten ist ausnahmslos eine Genehmigung der Raaberbahn AG (auch namens der NSB GmbH) erforderlich. Im Einzelfall können diese Fahrten auch als außergewöhnliche Sendungen behandelt werden. Andere in § 36 (4) und § 110 (7) EisbG genannte Fahrten werden als außergewöhnliche Sendung (siehe folgendes Kapitel) behandelt.

Datum	01.11.2021	Seite	9 von 11	Version	01
-------	------------	-------	----------	---------	----

Die Raaberbahn AG trifft für die o.g. Fahrten folgende Regelungen:

- a) Einsatzbedingungen, technische und betriebliche Einschränkungen für die Fahrten bzw. betroffenen Fahrzeuge
- b) Zeitliche und geographische (streckenspezifische) Beschränkungen für diese Fahrten

Der Prüfumfang für die Genehmigung der Fahrten wird zwischen der Raaberbahn AG (auch namens der NSB GmbH), dem Antragsteller und ggf. der im Verfahren die Aufsicht ausübenden § 40-Person abgestimmt. Dem Antrag auf „Genehmigung für bestimmte Fahrten gem. § 36 (4) bzw. § 110 (7) EisbG“, welche Genehmigung immer zeitlich befristet ausgestellt wird, ist jedenfalls beizulegen:

- Datenblatt für Schienenfahrzeuge (Formblatt der Raaberbahn AG)
- Typenplan (Grundriss, Aufriss, Seitenriss)
- Bei Probefahrten die genaue Beschreibung des Zwecks und Szenarien

3.4 Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen (aS)

Die Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen ist im Leitfaden 31.04.01 der ÖBB-Infrastruktur AG geregelt und findet am Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH Anwendung.

4. Netzkompatibilität

Neben der Erfüllung der Anforderungen aus den relevanten TSI und den technischen Normen ist der Nachweis der Netzkompatibilität (technische Kompatibilität des Fahrzeuges mit dem Netz im Verwendungsgebiet) eine wesentliche Anforderung für den sicheren Fahrzeugeinsatz. Diesen Nachweis der Netzkompatibilität muss grundsätzlich für jedes Fahrzeug erbracht werden. Ausgenommen hiervon sind Wagen mit den Zeichen RIC, RIV, TEN GE und TEN CW. Für diese Wagen erfolgt der Nachweis der Netzkompatibilität bereits im Rahmen der Fahrzeugzulassung.

Grundlage für die Prüfung der Netzkompatibilität sind die österreichischen nationalen technischen Regeln (NTR), notifiziert von der nationalen Sicherheitsbehörde (BMK) und veröffentlicht auf der ERA-Homepage (ERA RDD).

Für die Netzregistrierung ist der Nachweis der Netzkompatibilität der Raaberbahn AG vorzulegen. Dieser Nachweis (technisches Dossier) kann von einer gem. § 19a EisbG anerkannten Stelle, einer NoBo oder einer DeBo erbracht werden.

Für Fahrzeuge mit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen gem. IOP-RL erfolgt der Nachweis der Netzkompatibilität bereits im Zuge der Fahrzeugzulassung.

Bestandsfahrzeuge, also Fahrzeuge mit einer nationalen eisenbahnrechtlichen Genehmigung (vor Inkrafttreten des 4. EP) müssen den Nachweis der Netzkompatibilität für das Verwendungsgebiet Österreich separat nachweisen.

Bestehende und aufrechte Netzzulassungen, ausgestellt von der Raaberbahn AG, gelten im Rahmen der Netzregistrierung ebenfalls als Nachweis der Netzkompatibilität.

Datum	01.11.2021	Seite	10 von 11	Version	01
-------	------------	-------	-----------	---------	----

5. Streckenkompatibilität (RCC)

Gemäß § 112 EisbG und IOP-RL Art. 23 muss sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtend vor dem Einsatz eines Schienenfahrzeuges vergewissern, dass:

1. Für das Schienenfahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registriert ist;
2. Das Schienenfahrzeug mit der Eisenbahn, auf der es eingesetzt wird, kompatibel ist, und zwar auf Grundlage des Infrastrukturregisters, 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.

Teile des RCC wurden auch schon vor der Inkraftsetzung des 4. EP vom EVU durchgeführt, meist im Rahmen der Zugvorbereitung. Dennoch stellen die Prüfungen gem. TSI OPE D1, die vor dem ersten Einsatz eines Fahrzeuges auf der Strecke durchzuführen sind, eine wesentliche Erweiterung der Pflichten der EVU dar.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Gesamtverantwortung gem. IOP-RL und EISbG für das gesamte Streckenkompatibilitätsverfahren das EVU trägt. Die Entscheidung über die Wiederholung von Prüfungen zur Ermittlung der Streckenkompatibilität (insbesondere bei Änderungen am Fahrzeug und der Infrastruktur) obliegt dem EVU.

6. Kontrollen

Die Raaberbahn AG behält sich das Recht vor, Schienenfahrzeuge im Zuge von Strichprobenkontrollen

- auf ihre Kompatibilität mit der Eisenbahninfrastruktur,
- auf ihren betriebssicheren Zustand und
- auf ihre ordnungsgemäße Netzregistrierung

zu überprüfen.

Datum	01.11.2021	Seite	11 von 11	Version	01
-------	------------	-------	-----------	---------	----