Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/90607

21.7.2026

Berichtigung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)

(Amtsblatt der Europäischen Union L 138 vom 26. Mai 2016)

1. Seite 45, Erwägungsgrund 6 Satz 2

Anstatt: „(6) (…) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, diejenigen Fahrzeuge vom Geltungsbereich der Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie auszunehmen, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind. (…)“

muss es heißen: „(6) (…) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, diejenigen Fahrzeuge vom Geltungsbereich der Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie auszunehmen, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind. (…)“

2. Seite 52, Artikel 1 Absatz 4 Buchstaben c und d

Anstatt: „c) Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist; und

d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.“

muss es heißen: „c) Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist; und

d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.“

3. Seite 52, Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b

Anstatt: „b) die Mitgliedstaaten sind befugt, nationale Vorschriften zu erlassen, um das Genehmigungsverfahren für solche Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge festzulegen. Die Behörde, die die Fahrzeuggenehmigungen erteilt, hört die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde an, um sicherzustellen, dass der Mischbetrieb von Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen und schweren Eisenbahnfahrzeugen alle grundlegenden Anforderungen sowie alle einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsziele (common safety targets, CSTs) erfüllt;“

muss es heißen: „b) die Mitgliedstaaten sind befugt, nationale Vorschriften zu erlassen, um das Genehmigungsverfahren für solche Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge festzulegen. Die Behörde, die die Fahrzeuggenehmigungen erteilt, hört die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde an, um sicherzustellen, dass der Mischbetrieb von Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen und Eisenbahnfahrzeugen alle grundlegenden Anforderungen sowie alle einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsziele (common safety targets, CSTs) erfüllt;“.

4. Seite 89, Anhang III Nummer 1.1.1.

Anstatt: „1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten."

muss es heißen: „1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitskritischen Komponenten, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Störfällen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten."

5. Seite 89, Anhang III Nummer 1.1.3.

Anstatt: „1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. (…)"

muss es heißen: „1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder außergewöhnlichen Belastungen standhalten. (…)"

6. Seite 89, Anhang III Nummer 1.1.5.

Anstatt: „1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, auch wenn diese den angebrachten Hinweisen nicht entspricht."

muss es heißen: „1.1.5. Die für die Betätigung durch die Benutzer vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, auch wenn diese den angebrachten Hinweisen nicht entspricht."

7. Seite 89, Anhang III Nummer 1.2.

Anstatt: „1.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten."

muss es heißen: „1.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den bestimmungsgemäßen Bedingungen gewährleisten."

8. Seite 89, Anhang III Nummer 1.4.5.

Anstatt: „1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen."

muss es heißen: „1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für Tätigkeiten und Bereiche in Infrastrukturnähe keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen."

9. Seite 90, Anhang III Nummer 2.2.1.

Anstatt: „2.2.1. S i c h e r h e i t

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden."

muss es heißen: „2.2.1. S i c h e r h e i t

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Benutzer, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden."

10. Seite 90, Anhang III Nummer 2.2.3. zweiter Gedankenstrich

Anstatt: „— im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein."

muss es heißen: „— im Fall der elektrischen Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.".

11. Seite 91, Anhang III Nummer 2.3.2. Absatz 2

Anstatt: „Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten."

muss es heißen: „Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems ermöglichen."

12. Seite 91, Anhang III Nummer 2.4.1. Absätze 2, 3, 4, 7 und 9

Anstatt: „2.4.1. Sicherheit

(…)

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Auslegung des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

(…)

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

(…)

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Autonomie ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

(…)"

muss es heißen: „2.4.1. Sicherheit

(…)

Die elektrischen Ausrüstungen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Auslegung des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen kompatibel sein.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen zu verhindern, damit die Sicherheit von Personen nicht gefährdet wird.

(…)

Es müssen Notausstiege vorhanden und gekennzeichnet sein.

(…)

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und -dauer ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

(…)"

13. Seite 91, Anhang III Nummer 2.4.2.

Anstatt: „2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden."

muss es heißen: „2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Konstruktion der unentbehrlichen Ausrüstung und der Fahrwerks-, Traktions- und Bremsausrüstung sowie der Zugsteuerung und Zugsicherung müssen bei bestimmten Störfällen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Ausrüstungen dadurch beeinträchtigt werden."

14. Seite 92, Anhang III Nummer 2.6.1.

Anstatt: „2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten."

muss es heißen: „2.6.1. Sicherheit

Die Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass ein sicherer Betrieb gewährleistet ist, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Instandhaltungsmaßnahmen und -intervalle, die Ausbildung und Qualifikation des Personals der Instandhaltungs- und der Betriebsleitstellen sowie das von den betreffenden Betreibern in den Betriebsleit- und Instandhaltungsstellen eingerichtete Qualitätssicherungssystem müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten."

15. Seite 92, Anhang III Nummer 2.6.2.

Anstatt: „2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten."

muss es heißen: „2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Instandhaltungsmaßnahmen und -intervalle, die Ausbildung und Qualifikation des Personals der Instandhaltungs- und der Betriebsleitstellen sowie das von den betreffenden Betreibern in den Betriebsleit- und Instandhaltungsstellen eingerichtete Qualitätssicherungssystem müssen ein hohes Niveau an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten."

16. Seite 92, Anhang III Nummer 2.6.3.

Anstatt: „2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind."

muss es heißen: „2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass ein effizienter Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleistet ist, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind."

17. Seite 93, Anhang III Nummer 2.7.1.

Anstatt: „2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

— dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,

(…)"

muss es heißen: „2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Fahrgäste und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

— dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so entwickelt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern ermöglicht ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,

(…)"