

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2008 — 1647

[C - 2008/00433]

26 JULI 2007. — Ministerieel besluit tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur (*Belgisch Staatsblad* van 7 augustus 2007).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2008 — 1647

[C - 2008/00433]

26 JUILLET 2007. — Arrêté ministériel portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge* du 7 août 2007).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2008 — 1647

[C - 2008/00433]

26. JULI 2007 — Ministerieller Erlass zur Annahme eines Lastenheftes für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Ministeriellen Erlasses vom 26. Juli 2007 zur Annahme eines Lastenheftes für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

26. JULI 2007 — Ministerieller Erlass zur Annahme eines Lastenheftes für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur

Der Minister der Mobilität,

Aufgrund des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, insbesondere des Artikels 6 § 2 Absatz 2;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Sicherheitsanforderungen und -verfahren, die auf den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen anwendbar sind, insbesondere der Artikel 12 und 15;

Aufgrund der Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur vom 23. Juli 2007;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 43.259/4 des Staatsrates vom 8. Juni 2007;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch die Tatsache, dass es geboten ist, die Fortsetzung des Auftrags der öffentlichen Dienstleistung der NGBE-Holdinggesellschaft, der in Artikel 3.1 Nr. 4 des Geschäftsführungsvertrags mit dem Staat aufgenommen ist und darin besteht, das historische Erbe mit Bezug auf den Eisenbahnbetrieb zu erhalten, weiterhin zu ermöglichen;

„Zunächst hatte die NGBE in der Tat ihren Beschluss mitgeteilt, den touristischen Eisenbahnverkehr nicht mehr unter ihrer Sicherheitsbescheinigung gewährleisten zu wollen, so wie es bestehende Praxis war.

Aufgrund dieses Beschlusses hat die NGBE-Holdinggesellschaft den Wunsch geäußert, die touristischen Fahrten mit historischem Material aufgrund ihres Auftrags der öffentlichen Dienstleistung selbst zu organisieren.

Aus diesem Grund und in Anbetracht des Sonderstatus, der diesem Material in den Europäischen Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zuerkannt wird, wird der Verkehr, der regelmäßig oder ausnahmsweise mit historischem Material organisiert wird, vom Anwendungsbereich des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Sicherheitszulassung, die Sicherheitsbescheinigung, die Inbetriebnahme von Rollmaterial und den jährlichen Sicherheitsbericht ausgeschlossen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur hat den Staat anschließend darüber informiert, dass er touristische Fahrten mit historischem Material, das die von den öffentlichen Behörden verabschiedeten Vorschriften nicht erfüllt, nicht mehr zulassen wird. Ihm zufolge entspricht das konsensorientierte Konzept, das in den Geschäftsführungsverträgen beschrieben ist, die den Staat an die Mitglieder der NGBE-Gruppe binden, nicht mehr dem heutigen juristischen Kontext.

Das ist zum Beispiel der Fall bei Artikel 33 des Geschäftsführungsvertrags der NGBE-Holdinggesellschaft mit dem Staat, wo festgelegt wird, dass die NGBE-Holdinggesellschaft dafür sorgt, dass das historische Erbe mit Bezug auf den Eisenbahnbetrieb erhalten und wertgehalten wird, was zur Valorisierung und Förderung des Images des Eisenbahnnetzes beiträgt, und dass sie diesbezügliche Abkommen mit Infrabel und der NGBE schließt“;

In der Erwägung, dass - infolge einer Bemerkung der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates - mit vorliegendem Erlass für neue Vorschriften mit Bezug auf den oben beschriebenen Zustand gesorgt werden soll, Vorschriften, die bisher nicht bestanden, selbst nicht in den Königlichen Erlassen, die in Artikel 18 des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Sicherheitsanforderungen und -verfahren, die auf den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen anwendbar sind, erwähnt sind, und dass die Existenz des Letzteren der geltend gemachten Dringlichkeit keineswegs abhilft;

In der Erwägung, dass - infolge einer anderen Bemerkung dieser Abteilung - die in Artikel 13 des oben erwähnten Erlasses erwähnten Punkte, die nicht in der Anlage aufgenommen worden sind, auch nicht aufgenommen werden müssen, da Punkt 4 der Anlage zu vorliegendem Erlass auf die Normen und Vorschriften mit Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Nutzung, gebilligt durch einen Königlichen Erlass vom 21. April 2004 und gemäß Artikel 18 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 als Lastenheft des Sicherheitspersonals geltend, verweist;

In der Erwägung, dass die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates einerseits daran erinnert hat, dass das Gesetz vom 19. Dezember 2006 auf jeden Benutzer der Eisenbahninfrastruktur anwendbar ist, und andererseits daran, dass dem König und dem Minister durch Artikel 6 § 2 Absatz 1 und 2 dieses Gesetzes nur Ermächtigung erteilt wird in Bezug auf die Normen, die sich auf die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur beziehen. So hat sie den Verfasser des Entwurfs dazu aufgefordert, nachzuprüfen, ob die NGBE-Holdinggesellschaft wirklich ein Eisenbahnunternehmen ist, da der vorliegende Erlass sonst keine Rechtsgrundlage hat;

In der Erwägung, dass die NGBE-Holdinggesellschaft zwar kein Eisenbahnunternehmen ist, sie aber mit dem Auftrag der öffentlichen Dienstleistung betraut ist, durch den bezweckt wird, das historische Erbe in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb zu erhalten und wertzuhalten;

Dass die NGBE-Holdinggesellschaft in dieser Hinsicht als Benutzerin der Eisenbahninfrastruktur betrachtet wird;

In der Erwägung, dass die dem König und dem Minister durch Artikel 6 § 2 Absatz 1 und 2 des vorerwähnten Gesetzes vom 19. Dezember 2006 erteilten Ermächtigungen eigentlich nur die Normen betreffen, die sich auf die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Infrastruktur beziehen. Dass der Gesetzgeber jedoch, wenn er zum Zeitpunkt der Ausübung der gesetzgebenden Gewalt gewußt hätte, dass die NGBE es in Zukunft ablehnen würde, touristische Fahrten im Rahmen ihrer Sicherheitsbescheinigung zu organisieren, dem König und dem Minister auf dieselbe Art und Weise, wie er es für die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur getan hat, die Ermächtigung übertragen hätte, die auf das Sicherheitspersonal und das Rollmaterial der NGBE-Holdinggesellschaft anwendbaren Anforderungen im Hinblick auf touristische Eisenbahnfahrten mit historischem Rollmaterial anzunehmen. Dass Artikel 6 § 2 Absatz 2 vorliegendem Erlass folglich eine ausreichende Rechtsgrundlage bietet;

In der Erwägung, dass - mit Bezug auf die Empfehlung der Gesetzgebungsabteilung, die Anlage in den verfügbaren Teil des Erlasses einzubauen - die allerdings weniger ideale Form der Anlage kurzfristig nicht angepasst werden kann,

Erlässt:

Artikel 1 - Vorliegender Erlass setzt teilweise die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung um.

Art. 2 - Das Lastenheft für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur wird gemäß dem Text in der Anlage zu vorliegendem Erlass festgelegt.

Art. 3 - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Brüssel, den 26. Juli 2007

R. LANDUYT

Anlage zum Ministeriellen Erlass zur Annahme eines Lastenheftes
für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur

Lastenheft für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur

Inhalt

1. Einleitung
2. Allgemeine Vorschriften
 - 2.1. Begriffsbestimmungen
 - 2.2. Anwendungsbereich
 - 2.3. Außergewöhnlicher Verkehr (AV)
3. Allgemeine Verpflichtungen
 - 3.1. Zu befolgendes Verfahren
 - 3.2. Die technische Akte
 - 3.2.1. Teil A: Vorstellung des antragstellenden Dienstes oder der antragstellenden Vereinigung
 - 3.2.2. Teil B: Eignung des Sicherheitspersonals
 - 3.2.3. Teil C: Eignung des Materials
 - 3.3. Vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung gestellte Information
- 3.4. Kontrollen
- 3.5. Benutzungsvertrag
4. Das Sicherheitspersonal
5. Das historische Material
 - 5.1. Zulassung des historischen Materials
 - 5.1.1. Allgemeines
 - 5.1.2. Untersuchungsfrist
 - 5.1.3. Zulassungsantrag
 - 5.1.4. Zulassungsverfahren
 - 5.1.5. Kosten
 - 5.1.6. Gültigkeit der Zulassung
 - 5.2. Wartung des Materials
 - 5.2.1. Allgemeines
 - 5.2.2. Wartungsplan
 - 5.3. Technische Vorschriften
 - 5.3.1. Kompatibilität mit der Eisenbahninfrastruktur
 - 5.3.2. Kompatibilität mit der Stromversorgung
 - 5.3.3. Kompatibilität mit den Signaleinrichtungen und den Ausrüstungen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind
 - 5.3.4. Anforderungen in Bezug auf Bremsung und Traktion
 - 5.3.5. Anforderungen an die Reisezugwagen
 - 5.3.6. Verschiedenes

5.3.7. Anforderungen in Bezug auf die Umwelt

6. Anlagen

6.1. Anlage 1

6.2. Anlage 2

Lastenheft für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur

1. Einleitung

Vorliegendes Lastenheft verdeutlicht die allgemeinen Verpflichtungen und Bedingungen, die die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr einhalten beziehungsweise erfüllen müssen, um das belgische Eisenbahnnetz benutzen zu dürfen. Das Lastenheft beschreibt ebenfalls die Regeln, denen das Sicherheitspersonal und das Rollmaterial entsprechen müssen.

2. Allgemeine Vorschriften

2.1. Begriffsbestimmungen

— Zugelassenes Eisenbahnunternehmen:

Ein Eisenbahnunternehmen (EU) wird als zugelassen angesehen und hat Zugang zum belgischen Eisenbahnnetz, wenn es über Folgendes verfügt:

- eine Eisenbahngenehmigung,
- eine Sicherheitsbescheinigung,
- verfügbare Fahrwegkapazität, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zugewiesen wird.

— Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr:

Jede natürliche oder juristische Person oder jede Vereinigung, die nicht den Status eines zugelassenen Eisenbahnunternehmens besitzt, die jedoch das belgische Eisenbahnnetz benutzen darf, um dort außergewöhnliche oder zeitweilige touristische Fahrten mit historischem Material zu organisieren, die zur Aufwertung und Förderung von historischem Eisenbahnerbe beitragen.

— NGBE-Holdinggesellschaft:

A.G. öffentlichen Rechts, die als Eigentümerin von historischem Material das belgische Eisenbahnnetz benutzen darf, um dort außergewöhnliche oder zeitweilige touristische Fahrten mit historischem Material zu organisieren, die zur Werthaltung und Förderung von historischem Eisenbahnerbe beitragen.

— Benutzer der Infrastruktur/Infrastrukturbenutzer (IB):

Neben den Benutzern der Infrastruktur, die im "Lastenheft für das Sicherheitspersonal" erwähnt sind, werden ebenfalls als IB betrachtet:

- die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr, insofern die touristischen Eisenbahnfahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur durch eine Versicherung der NGBE-Holdinggesellschaft gedeckt sind.

— Historisches Material:

Material, das dem gewerblichen Dienst entzogen worden ist und nicht zum zugelassenen Material (siehe Fahrdienstbuch (FDB) Band III) eines EU gehört.

Die NGBE-Holdinggesellschaft deckt über eine ausreichende und angemessene Versicherung ihre eigene Verantwortlichkeit und die der Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr ab, insofern diese Vereinigungen dem Betreiber der Infrastruktur gegenüber nachgewiesen haben, dass sie die Sicherheitsregeln und -normen und insbesondere diejenigen mit Bezug auf das Personal und das Rollmaterial berücksichtigen.

2.2. Anwendungsbereich

Das Ziel der Vorschriften des vorliegenden Lastenheftes besteht darin, die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr von den allgemeinen Verpflichtungen und den Nutzungsbedingungen für den Zugang zur belgischen Eisenbahninfrastruktur in Kenntnis zu setzen.

Die Vorschriften sind anwendbar auf die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr, die:

- in Ausnahmefällen Verkehr im Rahmen touristischer Eisenbahnfahrten mit historischem Material organisieren,
- Leerfahrten von historischem Material organisieren im Hinblick auf die Zusammenstellung von Zügen oder die Teilnahme an Vorstellungen (Filmaufnahmen usw.), um den vorerwähnten Verkehr zu verwirklichen,
- Fahrten organisieren, um die Beförderung ihres eigenen zugelassenen historischen Rollmaterials oder zugelassenen historischen Rollmaterials der NGBE-Holdinggesellschaft oder einer anderen zugelassenen Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr zu ermöglichen.

Nur touristischer Verkehr ohne Gewinnerzielungsabsicht ist erlaubt.

2.3. Außergewöhnlicher Verkehr (AV)

Der Verkehr von nicht zugelassenem historischem Material auf dem Infrabel-Netz mittels eigenem Traktionsmaterial oder mittels Traktionsmaterial, das einem zugelassenen Eisenbahnunternehmen gehört, ist erlaubt. Dieser Verkehr ist nur als außergewöhnlicher Verkehr möglich (Material ohne Eigenantrieb).

Der Antrag bezüglich der Organisation des AV wird von der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr oder der NGBE-Holdinggesellschaft dem BAV (Büro für Außergewöhnlichen Verkehr) übermittelt.

Die Antragsakte umfasst:

- alle technischen Angaben über das betreffende Rollmaterial,
- die Anerkennungsbescheinigung (siehe Anlage 1).

Anschließend sendet das BAV dem Betreiber der Fahrwegkapazität alle Angaben über die vorläufige Zulassung (I-AR 12).

Alle Aktenbearbeitungskosten, Untersuchungs-, Versuchs- und Inspektionskosten sowohl für die Zulassung als auch für die Erneuerung der Zulassung gehen zu Lasten des Antragstellers.

3. Allgemeine Verpflichtungen

3.1. Zu befolgendes Verfahren

Folgende Bestimmungen sind auf die NGBE-Holdinggesellschaft und auf die Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr, die das belgische Eisenbahnnetz benutzen möchten, anwendbar:

- Die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr muss sich bei der NGBE-Holdinggesellschaft als Organisator von touristischen Eisenbahnfahrten mit historischem Material ausweisen. Hierzu übermittelt sie der NGBE-Holdinggesellschaft eine technische Akte (siehe § 3.2).
- Binnen fünfzehn Tagen nach Erhalt der Akte leitet die NGBE-Holdinggesellschaft diese Akte nach gründlicher Untersuchung an die für den Zugang zum Eisenbahnnetz zuständige Direktion ("Direction Accès au Réseau") von Infrabel weiter, die alsdann prüft, ob die Sicherheitsnormen in Bezug auf das Personal und das Rollmaterial erfüllt sind.
- Wenn die NGBE-Holdinggesellschaft selbst gern touristische Eisenbahnfahrten mit historischem Material organisieren möchte, erstellt sie eine technische Akte und übermittelt sie an die für den Zugang zum Eisenbahnnetz zuständige Direktion ("Direction Accès au Réseau") von Infrabel, die alsdann prüft, ob die Sicherheitsnormen in Bezug auf das Personal und das Rollmaterial erfüllt sind.
- Die für den Zugang zum Eisenbahnnetz zuständige Direktion ("Direction Accès au Réseau") von Infrabel übermittelt der NGBE-Holdinggesellschaft so schnell wie möglich ihre Feststellung (spätestens sechzig Kalendertage nach Erhalt der technischen Akte).
- Falls erforderlich kann Infrabel die NGBE-Holdinggesellschaft um zusätzliche Auskünfte bitten. Wenn es sich bei dem Antragsteller um eine Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr handelt, können die Auskünfte über die NGBE-Holdinggesellschaft angefragt werden (die Frist von sechzig Tagen wird bis zum Erhalt der Auskünfte ausgesetzt).
- Wenn die Akte die vorgeschriebenen Sicherheitsnormen, wie sie in vorliegendem Dokument festgelegt sind, erfüllt, bestätigt Infrabel mittels einer Anerkennungsbescheinigung (siehe Anlage 1) der NGBE-Holdinggesellschaft, dass ihre Akte oder die Akte der betreffenden Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr den Vorschriften im Hinblick auf die Erfüllung der erforderlichen Sicherheitsnormen entspricht. Die Anerkennungsbescheinigung ist ein Jahr gültig.
- Die NGBE-Holdinggesellschaft, die im Besitz der vom Betreiber der Infrastruktur ausgestellten Anerkennungsbescheinigung ist, versichert über eine Haftpflichtversicherung den von der NGBE-Holdinggesellschaft oder von der betreffenden Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr auf dem Eisenbahnnetz mit historischem Material organisierten touristischen Eisenbahnverkehr und setzt die für den Zugang zum Eisenbahnnetz zuständige Direktion ("Direction Accès au Réseau") von Infrabel davon in Kenntnis.
- Die haftpflichtversicherte NGBE-Holdinggesellschaft und/oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr beantragen beim Betreiber der Infrastruktur anschließend die Zugtrassen, auf denen sie fahren möchten. Eine Kopie dieses Antrags wird der NGBE-Holdinggesellschaft übermittelt.

3.2. Die technische Akte

Der Antragsteller (NGBE-Holdinggesellschaft - Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr) erstellt eine technische Akte, die alle erforderlichen Auskünfte über seine Organisation, sein Personal und das Material enthält. Die Akte besteht aus einem Original und einer Kopie.

Die Akte ist aus drei Teilen zusammengesetzt:

- Teil A - Vorstellung des antragstellenden Dienstes oder der antragstellenden Vereinigung,
- Teil B - Eignung des Personals,
- Teil C - Eignung des Materials.

Jede Änderung der in der technischen Akte beantragten Verkehrsleistung (Art des Verkehrs, verwendetes Material, zu benutzende Infrastruktur, ausgeübte Sicherheitsfunktionen) erfordert die Einreichung eines neuen Antrags.

3.2.1. Teil A: Vorstellung des antragstellenden Dienstes oder der antragstellenden Vereinigung

Teil A besteht aus einer allgemeinen Vorstellung des antragstellenden Dienstes der NGBE-Holdinggesellschaft oder der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr. Er enthält vier Kapitel:

- Kapitel 1 umfasst:
 - Angaben über den Status des Dienstes oder der Vereinigung,
 - das Organigramm des Dienstes oder der Vereinigung,
 - die Kontaktinformationen des Verantwortlichen der Gesellschaft oder der Vereinigung und der Person, die für die Sicherheit der Betriebstätigkeit in der Gesellschaft oder Vereinigung verantwortlich ist.
- Kapitel 2 umfasst die Verkehrsleistung, die der betreffende Antragsteller erbringen möchte, und zwar:
 - die Art des Verkehrs (Personenverkehr, Leerfahrten von Reisezugwagen, Leerfahrten von Güterwagen),
 - das verwendete Material,
 - die zu benutzende Infrastruktur,
 - die Zeiträume und die Häufigkeit der Benutzung der Infrastruktur.
- Kapitel 3 besteht aus:
 - einer Aufzählung der Sicherheitsfunktionen (siehe Rechtsvorschriften und Lastenheft für das Sicherheitspersonal), die ausgeübt werden,
 - einer Beschreibung der vom Sicherheitspersonal ausgeübten Aufgaben,
 - einer Übersicht der verschiedenen für das Sicherheitspersonal vorgesehenen Ausbildungen (für das Zugführungs- und -begleitpersonal: Verweise auf die anerkannten Ausbildungseinrichtungen - für die anderen Sicherheitsfunktionen: Angaben darüber, wer die Ausbildung erteilt und wo sie stattfindet, und darüber, wie und von wem die Zertifizierung vorgenommen wird),
 - den Maßnahmen, die in einer Ausnahmesituation oder bei einer Störung des Eisenbahnverkehrs (Katastrophenbewältigung) getroffen werden,

- den Ausrüstungen, die die Gesellschaft dem Zugführungs- und -begleitpersonal zur Verfügung stellt, um die Kommunikation mit dem Betreiber der Infrastruktur in einer normalen Situation oder in einer Ausnahmesituation zu gewährleisten.
- Kapitel 4 enthält:
 - die Sicherheitsdokumente, die dem Sicherheitspersonal zur Verfügung gestellt werden,
 - die Maßnahmen, die getroffen werden, damit das jeweilige Sicherheitspersonal zu jedem Zeitpunkt über eine angepasste Sicherheitsdokumentation verfügen kann (Dokumentenverwaltung).

3.2.2. Teil B: Eignung des Sicherheitspersonals

3.2.2.1. Zugpersonal

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr stellen zur Ausübung der Sicherheitsfunktionen "Führen" und "Begleiten" zertifiziertes Sicherheitspersonal eines zugelassenen Eisenbahnunternehmens ein (siehe § 4). In diesem Fall genügt es, in Teil B auf das eingesetzte, zertifizierte Sicherheitspersonal sowie auf das zugelassene EU, von dem dieses Personal abhängt, zu verweisen.

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr führen eine Liste mit den Namen und Funktionen des eingesetzten Sicherheitspersonals sowie mit der Nummer der Lizenz des betreffenden Zugführers beziehungsweise der Nummer der Bescheinigung des betreffenden Zugbegleiters.

3.2.2.2. Anderes Sicherheitspersonal

Mit Ausnahme des Personals, das die Sicherheitsfunktion "Führen" und "Begleiten" ausführt, darf das Sicherheitspersonal von der NGBE-Holdinggesellschaft oder der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr ausgebildet werden.

In diesem Fall beschreibt die NGBE-Holdinggesellschaft oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr in Teil B, wie den Anforderungen in Bezug auf die körperliche Tauglichkeit, die Berufskennnisse und die Ausbildung des Sicherheitspersonals genügt wird. Bevor das Sicherheitspersonal Tätigkeiten auf dem belgischen Eisenbahnnetz ausführen kann, muss es an der erforderlichen Ausbildung teilnehmen und gemäß den belgischen Rechtsvorschriften und dem "Lastenheft für das Sicherheitspersonal" zertifiziert werden.

Zu diesem Zweck beschreibt der Antragsteller das System, das er anwendet um:

- zu gewährleisten, dass sein Sicherheitspersonal immer die erforderlichen medizinischen Kriterien, wie sie in den belgischen Rechtsvorschriften und im "Lastenheft für das Sicherheitspersonal" vorgeschrieben sind, erfüllt. Er muss ebenfalls nachweisen, dass er über ein System zur Überprüfung der Regelmäßigkeit der obligatorischen Kontrollen verfügt,
- dem Sicherheitspersonal, das er einstellt, die erforderlichen Ausbildungen zu erteilen (Grundausbildung),
- zu gewährleisten, dass das Sicherheitspersonal seine Berufskennnisse beibehält (Weiterbildung).

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr schreiben für jeden Arbeitnehmer eine persönliche Akte fort.

3.2.3. Teil C: Eignung des Materials

In diesem Teil muss der Antragsteller nachweisen können, dass:

- sein Material die Anforderungen, wie sie in vorliegendem Lastenheft beschrieben sind, erfüllt,
- er einen Wartungs- und Inspektionsplan gemäß den erforderlichen Sicherheitsverpflichtungen (siehe vorliegendes Dokument) anwendet.

Außerdem müssen die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr eine Liste ihres Rollmaterials fortschreiben.

Teil C muss für jedes Schienenfahrzeug folgende Elemente enthalten:

- allgemeine Merkmale mit einem allgemeinen Plan, eine Beschreibung des Fahrzeugs, das Eigengewicht, die zulässige Belastung und den Biegehalbmesser,
- einen Plan und eine Tabelle für die Berechnung des Lichtraumprofils,
- die Druckluftschemas und die elektrischen Schaltpläne,
- eine kurzgefasste Beschreibung der Elemente des Bremssystems (Bremszahn, automatischer Bremszahn, Verteiler), ihr Typ, ihre Seriennummer, sowie das Datum ihrer letzten Kontrolle in einer zugelassenen Werkstatt und ihren Überwachungsbogen,
- Pläne und Beschreibungen der Achsen, ihre Seriennummer, ihr Herstellungsdatum, sowie das Datum ihrer letzten Kontrolle in einer zugelassenen Werkstatt und ihren Überwachungsbogen,
- für die Dampfkessel (sowohl für die Traktion als auch für die Beheizung) eine von einer zugelassenen Einrichtung ausgestellte gültige Bescheinigung, die die Benutzung des Dampfkessels erlaubt,
- die von einer zugelassenen Einrichtung ausgestellten Prüfbescheinigungen der Druckbehälter,
- Leistungen: Nennleistung, Höchstgeschwindigkeit (mit Eigenantrieb/ohne Eigenantrieb), Bremskraft.

3.3. Vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (IM) zur Verfügung gestellte Information

Der Antragsteller (NGBE-Holdinggesellschaft - Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr) muss dafür sorgen, dass das jeweilige Personal, das er einstellt, die technischen Normen und Regeln in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung kennt und anwenden kann. Diese Normen und Regeln können auf einfachen Antrag beim IM (Infrastrukturmanager/Infrastrukturbetreiber) (Infrabel, I-AR 22, rue Bara 110, 1060 Brüssel) oder über die Webseite www.railaccess.be bestellt werden. Sobald die NGBE-Holdinggesellschaft und/oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr sich eingeschrieben haben, erhalten sie ein Passwort, mit dem sie Zugang zu den auf der Webseite veröffentlichten Vorschriften erhalten.

Die technischen Dokumente (schematische Signaleinrichtungspläne - SSP, Längsprofile der verschiedenen Strecken usw.) können von der NGBE-Holdinggesellschaft und der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr beim IM über die Adressen, die im Fahrdienstbuch in Teil III vermerkt sind, angefragt werden. Der Versand und die Fakturierung der erforderlichen Dokumente werden von den betreffenden Diensten ausgeführt.

Für die Versendung von Telegrammen und Meldungen (ART, ACPA, BNX für Arbeiten und andere BNX, die Folgen für den Zugverkehr haben usw.) erkundigt sich der IM (Infrastrukturbetreiber) bei einem anderen IB (Infrastrukturbenutzer) nach der Adresse, an die er die an ihn gerichteten Telegramme und Meldungen senden muss. Die Adressen der IB (Infrastrukturbenutzer) sind in den Anweisungen zur Versendung von Telegrammen der Regulierungsorgane (Anweisung 11/2) enthalten. Der IB bestätigt den Empfang der Mitteilungen und ergreift intern und im geeigneten Moment die erforderlichen Maßnahmen.

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr sind verantwortlich für die Erteilung der erforderlichen Anweisungen an ihr Sicherheitspersonal.

3.4. Kontrollen

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die betreffenden Vereinigungen für touristischen Eisenbahnverkehr können in Bezug auf die Konformität des Personals und des Rollmaterials Kontrollen unterzogen werden, wie sie im Gesetz über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beschrieben sind. Diese Kontrollen werden vom Infrastrukturbetreiber und/oder vom Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnen (DSIE) durchgeführt.

Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur feststellt, dass das benutzte Material oder das Sicherheitspersonal die Eisenbahnsicherheit gefährdet, kann er die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich des Fahrverbots, ergreifen. Der Infrastrukturbetreiber informiert den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnen (DSIE) darüber.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann:

- die Identität, die Brevets und andere Dokumente, die die Zertifizierung des Sicherheitspersonals bescheinigen, kontrollieren,
- den Zustand des Rollmaterials kontrollieren und dieses betreten.

3.5. Benutzungsvertrag

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr müssen einen Benutzungsvertrag mit Infrabel abschließen.

Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist abhängig von der Existenz eines Vertrags, der zwischen dem Antragsteller und dem IM abgeschlossen wurde. Dieser Vertrag enthält die für die Benutzung der Infrastruktur erforderlichen technischen, administrativen und finanziellen Bestimmungen. Die allgemeinen Bedingungen sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen beschrieben.

4. Das Sicherheitspersonal

Für das von der NGBE-Holdinggesellschaft und der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr eingestellte Sicherheitspersonal gelten die Vorschriften gemäß den belgischen Rechtsvorschriften und gemäß dem "Lastenheft für das Sicherheitspersonal", das in Artikel 12 des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Sicherheitsanforderungen und -verfahren, die auf den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen anwendbar sind, erwähnt ist.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der Regelung der Leistungen des Sicherheitspersonals. Die geltenden Fahr- und Ruhezeiten müssen eingehalten werden. Sowohl das zugelassene EU als auch die NGBE-Holdinggesellschaft und/oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr sind für diese Einhaltung verantwortlich.

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr müssen zertifiziertes Sicherheitspersonal eines zugelassenen Eisenbahnunternehmens zur Ausübung der Sicherheitsfunktionen "Führen" und "Begleiten" einstellen. Darüber hinaus muss das Sicherheitspersonal, das die Sicherheitsfunktion "Führen" ausübt, im Besitz der zur Ausübung der betreffenden Sicherheitsfunktion erforderlichen Anlagen 1 und 2 (Bescheinigung der Streckenkenntnisse und Bescheinigung der Materialkenntnis) sein.

Wenn die NGBE-Holdinggesellschaft oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr historische Triebfahrzeuge benutzt, stellt sie, zur Ersetzung von Anlage 2, dem Fahrzeugführer eine zur Ausübung der Sicherheitsfunktion erforderliche Bescheinigung über die Kenntnis des betreffenden historischen Materials aus.

Zur Ausübung der übrigen Sicherheitsfunktionen dürfen die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr:

- entweder auf zertifiziertes Sicherheitspersonal eines zugelassenen Eisenbahnunternehmens zurückgreifen
- oder dieses Sicherheitspersonal selbst ausbilden.

Das zugelassene Eisenbahnunternehmen, das sein Sicherheitspersonal der NGBE-Holdinggesellschaft oder einer Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr zur Verfügung stellt, muss sein Einverständnis bei der NGBE-Holdinggesellschaft oder der betreffenden Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr schriftlich bestätigen. Dieses Einverständnis muss der betreffenden technischen Antragsakte beigelegt werden.

5. Das historische Material

5.1. Zulassung des historischen Materials

5.1.1. Allgemeines

Wenn die im unten erwähnten Text angeführten Normen oder UIC-Merkblätter sowohl verbindliche Vorschriften als auch Empfehlungen enthalten, müssen nur die verbindlichen Vorschriften erfüllt werden, sofern es nicht anders vermerkt ist. Wenn die Dokumente mehrere Konstruktionsvarianten vorsehen, muss die gewählte Option ausdrücklich im Zulassungsantrag vermerkt werden.

Das Material kann nach Prüfung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur (IM) zugelassen werden, insofern die Fahrgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt ist. Anderenfalls ($V > 40$ km/h) muss das Material von einer anerkannten Einrichtung zugelassen werden. Sein Verkehr unterliegt den geltenden Ordnungsbestimmungen.

5.1.2. Untersuchungsfrist

Vorbehalten.

5.1.3. Zulassungsantrag

Der Eigentümer des Materials muss für jedes Fahrzeug vor seiner ersten Inbetriebnahme einen Zulassungsantrag einreichen.

Diesem Antrag ist:

- eine technische Akte,
- ein Wartungsplan

beigelegt.

Die Zulassung wird für jedes Fahrzeug namentlich gewährt.

Die Zulassung wird nur für den Verkehr auf dem belgischen Eisenbahnnetz gewährt.

Die Zulassung des Fahrzeugs bedeutet, dass das Fahrzeug am Datum seiner Zulassung die wichtigsten Eisenbahnsicherheitsvorschriften erfüllt. Diese Regelung ändert nichts an der Anwendung anderer Rechtsvorschriften (Königliche Erlasse, Normen usw.).

Diese Zulassung findet keine Anwendung auf vorübergehenden Transitverkehr von einem und/oder in ein ausländisches Bahnnetz (wird als AV betrachtet).

5.1.4. Zulassungsverfahren

Die Zulassung wird nach Abschluss eines Verfahrens erteilt, dessen Ziel es ist, Gewissheit darüber zu erlangen, dass die Konstruktion des Fahrzeugs es für den Eisenbahnschienenverkehr und die Benutzung der Schienen gemäß den geltenden Vorschriften und Regelungen tauglich macht.

Das Verfahren beinhaltet Inspektionen und Versuche (Tests).

In bestimmten Fällen kann eine vorläufige Zulassung mit Einschränkungen erteilt werden. Ist dies der Fall, werden die Einschränkungen und das Gültigkeitsenddatum auf der Zulassungsbescheinigung vermerkt.

Am Ende des Verfahrens wird die Zulassung durch ein Dokument verbrieft. Der Beweis dafür, dass die Zulassung für ein bestimmtes Fahrzeug erteilt worden ist, besteht einerseits in der Ausstellung eines Dokuments (Zulassungsbescheinigung) und andererseits im Anbringen eines Kennzeichens am Fahrzeug, von dem ein Muster in Anlage 2 aufgenommen ist.

5.1.5. Kosten

Alle Aktenbearbeitungs-, Untersuchungs-, Versuchs- und Inspektionskosten sowohl für die Zulassung als auch für die Erneuerung der Zulassung gehen zu Lasten des Antragstellers.

5.1.6. Gültigkeit der Zulassung

5.1.6.1. Allgemeines

Die Zulassung ist ein Jahr gültig, sofern die Bedingungen von Punkt 5.1.6.2. erfüllt sind. Zur Erneuerung der Zulassung muss das Material von einem Vertreter des Betreibers der Infrastruktur erneut inspiziert werden. Die Erneuerung der Zulassung muss von der NGBE-Holdinggesellschaft und der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr beantragt werden. Wenn die erforderlichen Bedingungen und Eigenschaften erfüllt sind, wird die Erneuerung der Zulassung vom Betreiber der Infrastruktur (IM) gewährt.

Während dieses Zeitraums kann sich der IM das Recht vorbehalten, das Fahrzeug zu kontrollieren und bei Nichteinhaltung der geltenden Vorschriften die Zulassung auszusetzen oder abzuändern. Hierzu kann der IM auf eigene Initiative regelmäßige Kontrollen auferlegen.

Eine Neuzulassung muss in folgenden Fällen beantragt werden:

- bei einem Wechsel des Eigentümers,
- im Falle einer Entgleisung oder schweren Beschädigung,
- bei einer Änderung der Elemente in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

5.1.6.2. Vierteljährliche Kontrolle

Außerdem müssen die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr ihr Material alle drei Monate folgenden Kontrollen unterziehen:

- einer Messung der Radprofile,
- einer gründlichen Inspektion des Materials (ausführlich),
- einer vollständigen Bremsprobe.

Diese Kontrollen können von einem zugelassenen Eisenbahnunternehmen ausgeführt werden. Die Resultate müssen dem IM mitgeteilt werden.

Anderenfalls werden die Kontrollen auf Anfrage alle drei Monate von qualifiziertem Personal des IM ausgeführt.

5.1.6.3. Widerruf der Zulassung

Jeder Widerruf, der vom Eigentümer beschlossen wurde, muss dem IM in einer Mitteilung zur Kenntnis gebracht werden.

5.2. Wartung des Materials

5.2.1. Allgemeines

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr müssen einen Plan zur Wartung und Kontrolle ihres Materials erstellen, der mit den allgemeinen Bedingungen in Bezug auf die Sicherheit übereinstimmt.

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr bleiben zu jeder Zeit verantwortlich für die Qualität und den sicheren Betrieb ihres Materials.

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr sind verantwortlich für jede Störung und jeden Unfall, die auf den Zustand und/oder den Betrieb ihres Materials zurückzuführen sind.

5.2.2. Wartungsplan

Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr müssen einen Wartungsplan für ihre zugelassenen Fahrzeuge erstellen.

Folgende Bauelemente müssen gemäß den von der NGBE-Holdinggesellschaft und der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr festgelegten Fristen aus dem Fahrzeug herausgeholt und kontrolliert werden. Die Fristen dürfen die Zeitgrenzen in folgender Tabelle nicht überschreiten.

Bremsen	Pneumatik	- 10 Jahre
	Mechanik	- 20 Jahre
Radsatzlager	Rollenachslager	- Kontrolle der Achsen: 15 Jahre
	Rollenachslager (in Öl)	- Ölwechsel: jährlich - Kontrolle der Achsen: 15 Jahre
Geschwindigkeitsmesser und Geschwindigkeitsschreiber		- 10 Jahre

5.3. Technische Vorschriften

5.3.1. Kompatibilität mit der Eisenbahninfrastruktur

5.3.1.1. Kompatibilität mit dem Durchfahrtsprofil

- Um Zugang zum gesamten Netz zu haben, muss das Rollmaterial den verbindlichen (V) und empfehlenden (E) Vorschriften des UIC-Merkblattes 505-1 entsprechen. Andere Fahrzeuge können auf Anfrage im Rahmen einer besonderen Vereinbarung, die auf einem erweiterten Lichtraumprofil basiert, das vom Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur abhängt, zugelassen werden (Ein Plan und Bemessungsblätter müssen vorgelegt werden.).

5.3.1.2. Fahrtauglichkeit zwischen 0 km/h → VL

— Fahrsicherheit

- Das betreffende Material wird als Material betrachtet, das schon auf einem Schienennetz mit einer Spurweite von 1435 mm gefahren ist.

Was die Fahrstabilität betrifft, ist die Höchstgeschwindigkeit dieses Materials auf 80 km/h festgelegt.

- Um die Durchfahrt durch die Weichen zu ermöglichen, müssen die geometrischen Eigenschaften der Radsätze mit dem UIC-Merkblatt 510-2 übereinstimmen (Technische Akte).
 - Die äußeren Radsätze der Triebfahrzeuge sowie der vordere Radsatz der Steuerwagen müssen durch Schienenräumer geschützt sein.
- ###### — Belastung der Gleise, Weichen und Bauwerke
- Die Anordnung und Belastung der Fahrzeugachsen müssen dem UIC-Merkblatt 700 je nach Streckenkategorie der beantragten Strecken entsprechen.
 - Die maximalen statischen vertikalen Gleisbeanspruchungen müssen mit dem Raddurchmesser gemäß UIC-Merkblatt 510-2 vereinbar sein.
 - Was das Fahren über bestimmte Bauwerke betrifft, können besondere Einschränkungen auferlegt werden. (Untersuchung durch den IM).
 - Um die Längskräfte einzuschränken, dürfen die maximalen positiven oder negativen durchschnittlichen Beschleunigungen 2 m/s^2 nicht überschreiten.
 - Die Sandstreueinrichtung darf nicht automatisch funktionieren. Sie darf nur auf Befehl des Zugführers über eine manuelle Steuerung am Steuerpult in Betrieb gesetzt werden.

5.3.1.3. Anforderungen in Bezug auf die Drehgestelle, zweiachsigen Fahrzeuge und Radsätze

- Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr müssen die Übersichtspläne des Laufwerks sowie die Überwachungsbögen und den Wartungsplan der Radsätze vorlegen.
- Im Rahmen des Möglichen müssen die Achsbuchsen mit Rolllagern ausgestattet sein. Der IM kann eine diesbezügliche Anpassung der Fahrzeuge auferlegen.

5.3.2. Kompatibilität mit der Stromversorgung

- Triebfahrzeuge mit Stromversorgung über die Oberleitung sind bis auf weiteres verboten.

5.3.3. Kompatibilität mit den Signaleinrichtungen und den Ausrüstungen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind

5.3.3.1. Kompatibilität mit den Signaleinrichtungssystemen

— Geometrische Bestimmungen

- Der Abstand zwischen den aufeinanderfolgenden Achsen muss kleiner sein als 27 m.
- Die Form der Radflanschen muss mit den Anforderungen gemäß UIC-Merkblatt 510-2 übereinstimmen.
- Das Rollmaterial darf keine anderen Metallteile als die Radflanschen im Empfindlichkeitsbereich der Radsensoren umfassen.
- Der minimale Raddurchmesser und die minimale Distanz zwischen den Radachsen müssen so sein, dass der Betrieb der Achszählanlagen gewährleistet ist (UIC-Merkblatt 790R).

— Nebenschluss (Shunt) der Schienen durch die Radachsen

- Der elektrische Widerstand zwischen den Rädern jedes Radsatzes und die Mindestmasse pro Radsatz müssen den verbindlichen (V) und empfehlenden (E) Vorschriften des UIC-Merkblattes 512 entsprechen.
- Rollendes Material, das separat fahren muss und dessen Eigengewicht unter 30t liegt, muss mit einem Hilfsmechanismus für den Rangierbetrieb ausgestattet sein. Wenn darüber hinaus wiederholte Rangierprobleme in bestimmten geographischen Gebieten oder bei bestimmten Materialarten auftreten, kann der IM die Anbringung von Hilfsmechanismen für den Rangierbetrieb bei dem Material, dessen Eigengewicht höher ist als das vorerwähnte, auferlegen.

— Elektromagnetische Kompatibilität mit den Zugortungssystemen sowie mit der Übertragung und den Signalkabeln

- Gegebenenfalls beschreibt das Bezugsdokument MI.01-EMC-75.2.0 der Direktion Infrastruktur die für das Rollmaterial zu beachtenden Testverfahren und Sicherheitskriterien. Das Zulassungsverfahren ist in der Norm EN 50.238.Pr. beschrieben.

5.3.3.2. Kompatibilität mit anderen Ausstattungen

— Übertragung zwischen Gleis und Rollmaterial

- Krokodilbürste-System (Signalwiederholung): Die Eigenschaften der Kontaktbürste müssen mit dem Plan C-3-114M übereinstimmen. Der Gleichstromwiderstand zwischen Bürste und Masse muss zwischen 250 und 80 Ohm liegen.
 - Keine einzige Störung des Informationsaustauschsystems zwischen Gleis und Rollmaterial ist zugelassen.
- Betrieb der Heißläuferanzeiger
- Im Rahmen des Möglichen müssen die Betriebstemperaturen der Achslager auf die Erfassungs- und Alarmschwellen der Heißläuferanzeiger, die entlang dem Gleis angebracht sind, abgestimmt sein.
 - Die Geometrie der Achslager und der Drehgestelle muss unter Berücksichtigung der Visierachsen der Heißläuferanzeiger eine gute Sicht auf die heißen Teile der Achslager, (siehe Plan 101.2.088M und 101.2.089M) ermöglichen.
 - In den Fällen, in denen eine korrekte Erfassung unmöglich ist (z.B. Fahrzeuge mit Treibstangen), müssen die NGBE-Holdinggesellschaft und/oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr ein Kontroll- und Inspektionssystem ausarbeiten, um eine Überhitzung der Achslager zu vermeiden.

Außerdem müssen die NGBE-Holdinggesellschaft und/oder die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr die erforderlichen Maßnahmen treffen, um Falschalarmsignale zu vermeiden.

5.3.3.3. Anforderungen in Bezug auf das Vorhandensein von Sicherheitsausstattungen

— Ausstattung und Ergonomie der Führerstände

- Akustische Signaleinrichtung gemäß UIC-Merkblatt 644.
 - Sicherheitsfahrerschaltung gemäß den UIC-Merkblättern 641 und 651 § 4.3.2.6., wirksam bei jeder Geschwindigkeit. Eine Ausnahme wird für die Dampflokomotiven bewilligt, sofern ein zweiter Bediensteter im Führerstand anwesend ist, der ausgebildet ist, um die Bremse zu betätigen und den Konvoi anzuhalten (Technische Akte mit Versuchsprotokoll).
 - Eine die Datensignale empfangende Einrichtung, bestehend aus zwei Bürsten (eine vorne und eine hinten am Triebfahrzeug). Die Höhe dieser Bürsten muss so wenig wie möglich von der Last des Triebfahrzeugs abhängig sein. Bei Nicht-Reagieren des Fahrzeugführers auf die beschränkenden Signale muss anhand dieser Vorrichtung eine Notbremsung verursacht werden. Für Dampflokomotiven muss aufgrund dieser Vorrichtung ein wirksames akustisches Signal ertönen
 - Ein Fahrtmesser (km/h) in jedem Führerstand.
 - Ein Gerät zur Geschwindigkeitsaufzeichnung (in km/h) sowie zur Aufzeichnung der Hauptereignisse auf der Strecke.
 - Der Fahrzeugführer muss über ein Kommunikationsmittel verfügen, das ihn mit Traffic Control (Verkehrsleitung) verbindet.
- Andere Ausrüstungen

- Für die Leuchten und Signalstützen der Triebfahrzeuge im Allgemeinen sind die Paragraphen 2.1, 2.2, 2.4 und 3.1 des UIC-Merkblattes 534 anwendbar. Für die Abstände zwischen den Leuchten können Ausnahmen bewilligt werden. Die Leuchten dürfen nicht blendend sein.
- Für die angehängten Wagen sind die Paragraphen 1, 2.1 und 3.0.1 des UIC-Merkblattes 532 anwendbar.
- Das Leuchtalarmsignal, das die Vorderscheinwerfer abwechselnd links und rechts dreißig bis vierzig Mal pro Minute aufblincken lässt. Dies gilt nur für die Triebfahrzeuge, Lokomotiven und Steuerwagen.
- Vorhandensein von Sicherheitsgerätschaften gemäß § 3.9.2 der Allgemeinen Ordnung für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur 3.1.3 und erforderliche Ausrüstung.

5.3.4. Anforderungen in Bezug auf Bremsung und Traktion

5.3.4.1. Bremsung

— Allgemeiner Grundsatz

- Das Bremssystem muss mit den UIC-Merkblättern 540 übereinstimmen und beim Anziehen und Lösen der Bremsen verstellbar sein.
- Der Kraftschlussgrenzwert beim Bremsen darf nicht mehr betragen als 0,13.
- Die Luft der Bremskreisleitung der selbsttätigen Bremse darf nicht zu anderen Zwecken gebraucht werden.

— Ausrüstung

- Die Druckluftproduktions- und -lagerkapazität muss ausreichend sein, um die Ausrüstungen des Triebfahrzeugs und der angehängten Wagen zu versorgen. Die Anzahl gezogener Radachsen wird durch Tabelle 6 der pr EN 14033-1 bestimmt.
- Mit Ausnahme der Dampflokomotiven müssen die Triebfahrzeuge mit einer Vorrichtung ausgestattet sein, die die Traktion ab dem Zeitpunkt unterbricht, wo der Druck in der Bremsleitung der selbsttätigen Bremse unter 4,1 +/- 0,2 bar liegt. Die Traktion kann ab dem Zeitpunkt, wo dieser Druck über 4,6 +/- 0,2 bar liegt, erlaubt sein.
- Ein an die Bremsleitung der selbsttätigen Bremse gekoppelter Notbremshahn (mindestens 3/4-Zoll) mit direkter Bedienungsvorrichtung muss in jedem Führerstand angebracht sein. Die Abluftleitung dieses Hahns muss von der des Bremshahns der selbsttätigen Bremse getrennt sein.
- Die Triebfahrzeuge müssen mit einer Vorrichtung ausgestattet sein, die eine anormale Undichtigkeit in der Bremsleitung der selbsttätigen Bremse erkennen kann, wenn der Bremshahn eine größere Abgabeleistung als das in dem UIC-Merkblatt 541-03 vorgesehene Maximum hat und mehr als sechs Fahrzeuge gezogen werden.
- Das Bremssystem des Zuges muss mit einem Notbremssystem (maximales Anlegen der Bremse) im Falle eines Versorgungsfehlers der Bremsleitung der selbsttätigen Bremse ($P_{ar1} < 2,6$ bar) oder des Hauptluftbehälters ($P_{hr} < 4$ bar) ausgestattet sein.
- Die Lokomotiven und die angehängten Wagen müssen mindestens über eine Bremsstellung P verfügen.
- Die Bremskomponenten müssen mit einer Vorrichtung zur automatischen Nachstellung des Spiels ausgestattet sein, das auf den Verschleiß der Bremsklötze und -beläge zurückzuführen ist. Die Vorrichtung mit einfacher Wirkung ist obligatorisch für Lokomotiven und eingliedrige Triebfahrzeuge.

Wenn es keine Spielnachstellung gibt, müssen die Häufigkeiten der Spieleinstellung sowie der maximale Kolbenlauf des Bremszylinders im Wartungsplan aufgenommen werden.

- Die Triebzüge müssen über eine Feststellbremse (Spindelbremse) verfügen, die ausreichend Kraft entwickelt, um bei einem Gefälle von 35 % Stillstand zu gewährleisten. Für die angehängten Wagen sind die Vorschriften des UIC-Merkblattes 543 anwendbar.
- Jeder Führerstand muss mit Luftdruckmessgeräten zur Kontrolle des Drucks in den Bremskreisen (allgemeine Bremsleitung, Hauptluftbehälter und Bremszylinder) ausgestattet sein.

5.3.4.2. Traktion

- Die Höchstlast sowie das Höchstgefälle auf der vorgesehenen Strecke oder auf den Umleitungsstrecken müssen mit dem Anfahr- und Beschleunigungsvermögen der Triebzüge vereinbar sein.

5.3.5. Anforderungen an die Reisezugwagen

5.3.5.1. Obligatorische Ausstattung

- Die Kästen der Reisezugwagen müssen aus Metall sein.
- Die Reisezugwagen müssen über eine ausreichende Innenbeleuchtung verfügen.
- Die Zugangstüren müssen verriegelt werden können.
- Wenn die Möglichkeit besteht, die Fenster zu öffnen, muss angegeben werden, dass es verboten ist, sich aus dem Fenster zu lehnen.
- Die Wagen, die mit Durchgangstüren ausgestattet sind, müssen auch mit Überbrückungen und Faltenbälgen ausgestattet sein, um einen sicheren Durchgang zu gewährleisten. In Ermangelung von Faltenbälgen müssen die Durchgangstüren verriegelt werden können.
- Die Inneninstallationen und -ausstattungen dürfen keine Gefahr für die Reisenden und das Begleitpersonal darstellen.
- Die Sanitäreinrichtung der Fahrzeuge (Toiletten, Waschbecken) muss in einem guten Zustand sein, um ausreichende Hygiene und Sauberkeit zu gewährleisten. Es ist zweckmäßig, sich auf die allgemeinen Regeln des UIC-Merkblattes 563 zu berufen.
- Die automatischen Zugangstüren müssen mit Notöffnern ausgestattet sein.
- Die Trittbretter und Handläufe müssen es ermöglichen, das Fahrzeug ohne Gefahr zu betreten.

5.3.5.2. Obligatorische Notausstattung

- Das Material muss mit Nothämmern ausgestattet sein oder bestimmte Fenster müssen auswerfbar sein (§ 6 des UIC-Merkblattes 564-1). In jedem Fall muss eine ausreichende Anzahl Notausgänge vorgesehen sein.
- Das Material muss im Allgemeinen mit einer ausreichenden Anzahl Feuerlöscher ausgestattet sein.
- Die Reisezugwagen müssen mit Alarmgriffen ausgestattet sein. Die Alarmgriffe müssen einfach zu finden und verplombt sein.

5.3.6. Verschiedenes

5.3.6.1. Integrität des Zuges

- Unter Berücksichtigung der Längskräfte bei Traktion und Bremsung (gemäß UIC-Merkblatt 520 für eine klassische Kupplung oder 522 für eine automatische Kupplung mit einfacher Zugkraft) müssen die Zug- und Schubvorrichtungen der Züge so dimensioniert sein, dass der Zug eine Integrität bildet.

5.3.6.2. Schleppfähigkeit

— Mechanische Kuppelbarkeit

- Wenn der Zug an den Enden nicht mit klassischen Zug- und Schubvorrichtungen (Zughaken und Puffer) gemäß UIC-Merkblatt 520 ausgestattet ist, muss er mit Hilfskupplungen ausgestattet sein, die durch Fahrzeuge, die mit Zug- und Schubvorrichtungen gemäß UIC-Merkblatt 520 ausgestattet sind, eine Zug- oder Schubbewegung ermöglichen.
- Der Zug muss pneumatisch (Hauptluftleitung und Versorgungsleitung) mit einem Fahrzeug oder einer Zugeinheit gekuppelt werden können, die mit Verbindungen gemäß UIC-Merkblatt 648 ausgestattet sind.

— Aufgleisung

- Das Rollmaterial muss mit Hilfe des Aufgleisungszuges der NGBE gemäß AGM 218/ARM 218 aufgleist werden können. Ein Aufgleisungsplan und ein technisches Aufgleisungsmerkblatt müssen vorgelegt werden.
- Wenn spezielles Gerät erforderlich ist, muss es auf den Zügen verfügbar sein oder von der NGBE-Holdinggesellschaft und/oder der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr bereitgestellt und im NGBE-Aufgleisungszug zur Verfügung gestellt werden.
- Ein Fahrzeug mit einer blockierten Achse muss mit Hilfe eines Schleppwagens in Übereinstimmung mit dem NGBE-Plan AM 33067 LU oder dem HGZ-Modell gemäß Plan S6-02-00-70 (ZW Salzines) gezogen oder geschoben werden können.

5.3.7. Anforderungen in Bezug auf die Umwelt

Material und Produkte, die verboten sind oder für die es Einschränkungen gibt (Asbest, PCB (Polychlorbiphenyl), FCKW (Fluorkohlenwasserstoff) usw.)

- Die NGBE-Holdinggesellschaft und die Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr sollten sich vergewissern, dass ihr Material den auf belgischem Staatsgebiet geltenden Gesetzen und Verordnungen genügt. (Zuständigkeit der NGBE-Holdinggesellschaft und der Vereinigung für touristischen Eisenbahnverkehr)

6. Anlage

6.1. Anlage 1



Brüssel,

Direktion Zugang zum Eisenbahnnetz
Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur
Rue Bara 110, 1070 BRÜSSEL

ANERKENNUNGSBESCHEINIGUNG Nr.

Ausgestellt an:

gemäß den belgischen Rechtsvorschriften und dem Lastenheft für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur

Vorliegende Anerkennungsbescheinigung ist gültig
vom bis zum für:

Der Generaldirektor

6.2. Anlage 2


ZULASSUNG I-AR.231
A . XXXXX . X
Gültig bis:
Fahrzeug:
Eigentümer:
Höchstgeschwindigkeit:- Leerfahrt: xx km/h - Als Triebfahrzeug: xx km/h - Als gezogenes Fahrzeug: xx km/h
Eigengewicht:
Bremsgewicht:
Gesamtlänge:

Gesehen, um dem Ministeriellen Erlass vom 26. Juli 2007 zur Annahme eines Lastenheftes für touristische Fahrten mit historischem Material auf der Eisenbahninfrastruktur beigefügt zu werden.

Der Minister der Mobilität
R. LANDUYT