

Art. 3 - Vorliegendes Gesetz tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 15. Mai 2022.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Der Minister der Volksgesundheit

F. VANDENBROUCKE

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz

V. VAN QUICKENBORNE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2023/43327]

30 SEPTEMBRE 2020. — Arrêté royal déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge* du 6 novembre 2020).

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

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2023/43327]

30 SEPTEMBER 2020. — Koninklijk besluit tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 30 september 2020 tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur (*Belgisch Staatsblad* van 6 november 2020).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2023/43327]

30. SEPTEMBER 2020 — Königlicher Erlass zur Festlegung der Grundsätze für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 30. September 2020 zur Festlegung der Grundsätze für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur.

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

30. SEPTEMBER 2020 — Königlicher Erlass zur Festlegung der Grundsätze für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Eisenbahngesetzbuches, des Artikels 68 § 2 Nr. 1 Buchstabe *a*), ersetzt durch das Gesetz vom 23. Juni 2020 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches;

Aufgrund der Konsultation der Eisenbahnunternehmen, der Halter, des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Hersteller;

Aufgrund der Tatsache, dass vorliegender Erlass der Europäischen Kommission zur Prüfung vorgelegt worden ist;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 67.875/2/V des Staatsrates vom 7. September 2020, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

In der Erwägung, dass der Beschluss 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG ab dem 16. Juni 2021 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU aufgehoben und ersetzt wird;

In der Erwägung, dass diese Durchführungsverordnung aufgrund ihres unmittelbar anwendbaren Charakters keine Umsetzung durch Vorschriften in die interne Rechtsordnung erfordert, sondern gemäß Artikel 6 erst ab dem 16. Juni 2021 anwendbar sein wird;

In der Erwägung, dass bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung der vorerwähnte Beschluss 2012/757/EU, so wie er abgeändert worden ist durch die Verordnung (EU) 2015/995 der Kommission vom 8. Juni 2015 zur Änderung des Beschlusses 2012/757/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, in den Fällen anwendbar sein wird, in denen die technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes und die Betriebsverfahren für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, die der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 68 § 3 des Eisenbahngesetzbuches festlegt, keine Bestimmungen enthalten, die sich auf die in diesem Beschluss erwähnten Angelegenheiten beziehen;

In der Erwägung, dass die vorerwähnte Verordnung (EU) 2019/773 im Anhang in Abschnitt 4.2.2.1.3.2 vorsieht, dass Belgien in Bezug auf Güterzüge weiterhin bereits notifizierte nationale Vorschriften anwenden kann, nach denen diese Züge mit zwei roten Leuchten (Dauerlicht) versehen sein müssen, um auf Abschnitten des belgischen Netzes fahren zu dürfen, wenn dies durch bereits geltende betriebliche Verfahren und/oder vor Ende Januar 2019 notifizierte nationale Vorschriften gerechtfertigt wird;

In der Erwägung, dass die Vorschrift, dass Güterzüge in Belgien mit zwei roten Leuchten (Dauerlicht) versehen sein müssen, in die Sicherheitsvorschriften für die Betreibung der Eisenbahninfrastruktur (SVBEI) - Buch 4: Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung - Teil "Züge" - Heft 4.1 - Vorschriften in Bezug auf Züge, Fassung 9, die am 27. September 2019 in Kraft getreten ist, aufgenommen worden ist und dass daher diese SVBEI ungeachtet des Beginns der Anwendung des Plans zur Reduzierung der nationalen Vorschriften anwendbar bleiben muss, und zwar bis zu den in Absatz 9 Nr. 1 und 2 des vorerwähnten Abschnitts 4.2.2.1.3.2 vorgesehenen Stichdaten, nämlich:

1. bis zum 31. Dezember 2021 in den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates bestimmten Schienengüterverkehrskorridoren,
2. bis zum 31. Dezember 2025 auf dem gesamten Eisenbahnnetz der Europäischen Union;

In der Erwägung, dass der Staatsrat in seinem vorerwähnten Gutachten Nr. 67.875/2/V vorschlägt, Artikel 8 des Erlassentwurfs umzuformulieren, um insbesondere auf das Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses zu verweisen;

Dass dem Gutachten des Staatsrates in diesem Punkt nicht gefolgt werden kann;

Dass nämlich unterschieden werden muss zwischen dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses zehn Tage nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* und dem Datum seines Anwendungsbeginns, das dem Datum des Beginns der Anwendung von Artikel 68 des Eisenbahngesetzbuches, wie durch das Gesetz vom 23. Juni 2020 abgeändert, entspricht;

Dass diese Unterscheidung notwendig ist, damit vorliegender Erlass ab seinem Inkrafttreten als Rechtsgrundlage für Anträge auf Revision der Sicherheitsbescheinigungen und für Anträge auf gleich lautende Stellungnahme, die die Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber bei der Sicherheitsbehörde einreichen müssen, dienen kann, unbeschadet der Tatsache, dass die Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses erst zum Zeitpunkt des Anwendungsbeginns des vorliegenden Erlasses einhalten müssen;

Auf Vorschlag des Ministers der Mobilität

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

KAPITEL 1 - Betriebliche Schnittstelle

Artikel 1 - Die betriebliche Schnittstelle zielt auf den Betrieb des Zuges oder der Rangierfahrt ab, der die Zugbildung und -führung auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers umfasst.

Diese besteht aus:

1. den vom Infrastrukturbetreiber vorgeschriebenen technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes,
2. den vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Betriebsverfahren für den sicheren Betrieb.

Art. 2 - § 1 - Die in Artikel 1 Absatz 2 Nr. 1 erwähnten technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes tragen zur Ausführung von Betriebsfunktionen bei, die den sicheren Verkehr auf dem betriebenen Netz ermöglichen. Sie enthalten mindestens die in Anlage 1 erwähnten Elemente.

§ 2 - Infrastrukturnutzer beachten diese Spezifikationen und nehmen sie in ihre internen Sicherheitsvorschriften auf.

Art. 3 - § 1 - Die in Artikel 1 Absatz 2 Nr. 2 erwähnten Betriebsverfahren ergeben sich aus dem Prozess der Auslegung der strukturellen Teilsysteme, die der Infrastrukturbetreiber in Betrieb nimmt.

Sie befassen sich mindestens mit den in Anlage 2 erwähnten Elementen.

Die Betriebsverfahren ergeben sich aus folgenden Bedürfnissen und Einschränkungen:

1. Gewährleistung der Kontinuität des Dienstes, wenn das technische System, das die Betriebsfunktionen erfüllt, nicht verfügbar ist und wenn dieses System bei teilweisem oder vollständigem Ausfall keine ausreichenden Sicherheitsgarantien bietet,
2. Sicherung des Dienstes, wenn kein technisches System zur Ausführung der Betriebsfunktionen vorhanden ist.

§ 2 - Infrastrukturnutzer beachten diese Betriebsverfahren und nehmen sie in ihre internen Sicherheitsvorschriften auf.

Betriebsverfahren dürfen während des Betriebs nur von befugtem Sicherheitspersonal umgesetzt werden.

Einige Verfahren werden gemeinsam vom Infrastrukturbetreiber und von Infrastrukturnutzern angewandt, während andere ausschließlich von den Infrastrukturnutzern angewandt werden.

Art. 4 - In Anbetracht technischer, betrieblicher oder organisatorischer Entscheidungen, die bei Auslegung eines Netzes Vorrang haben, kann es sein, dass einige der in Anwendung der Artikel 1 bis 3 vorgeschriebenen Betriebsverfahren oder technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes nicht erforderlich sind.

Infrastrukturbetreiber weisen dies anhand des von ihnen eingerichteten Eisenbahnsystems nach.

Dieser Nachweis stützt sich insbesondere darauf, dass:

1. es sich um eine Folge des Prozesses der Auslegung der strukturellen Teilsysteme handelt, die sie in Betrieb genommen haben,
2. dies weder die Ausführung von Funktionen, die einen sicheren Verkehr auf dem betriebenen Netz ermöglichen, noch die Kontinuität des Dienstes bei Nichtvorhandensein, Nichtverfügbarkeit oder Ausfall eines technischen Systems, das die Betriebsfunktionen erfüllt, beeinträchtigt.

KAPITEL 2 - Organisatorische Schnittstelle

Art. 5 - § 1 - Die organisatorische Schnittstelle zielt auf die Vorbereitung des Betriebs des Zuges oder der Rangierfahrt auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers ab.

Sie besteht aus organisatorischen Vorkehrungen, die gemeinsam von den Infrastrukturnutzern und vom Infrastrukturbetreiber angewandt werden.

Die organisatorische Schnittstelle ist nicht an die strukturellen Teilsysteme gebunden.

§ 2 - In den organisatorischen Vorkehrungen werden die Modalitäten festgelegt, die die betreffenden Parteien zumindest in Bezug auf die in Anlage 3 erwähnten spezifischen Bereiche einhalten müssen.

Sie werden auf der Grundlage einer Konzertierung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Infrastrukturnutzer festgelegt, die jeweils entsprechend ihren eigenen Befugnissen tätig werden.

§ 3 - Infrastrukturnutzer beachten die organisatorischen Vorkehrungen, wenn sie sich in den dort genannten Fällen befinden, und nehmen diese Vorkehrungen in ihre internen Sicherheitsvorschriften auf.

KAPITEL 3 - *Übergangsbestimmungen*

Art. 6 - Nummer 8.2 der Sicherheitsvorschriften für die Betreibung der Eisenbahninfrastruktur (SVBEI) - Buch 4: Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung - Teil "Züge" - Heft 4.1 - Vorschriften in Bezug auf Züge, Fassung 9, bleibt in Bezug auf Zugschlussignale von Güterzügen bis zu den in Nr. 4.2.2.1.3.2 Absatz 9 Nr. 1 und 2 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU vorgesehenen Stichdaten anwendbar.

KAPITEL 4 - *Schlussbestimmungen*

Art. 7 - Vorliegender Erlass gilt ab dem Tag des Anwendungsbegins von Artikel 68 des Eisenbahngesetzbuches, wie durch das Gesetz vom 23. Juni 2020 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches ersetzt.

Art. 8 - Der für den Eisenbahnverkehr zuständige Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 30. September 2020

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität
Fr. BELLOT

Anlage 1 - Technische Spezifikationen für die Nutzung des Netzes

1. Die technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes umfassen insbesondere Aspekte im Zusammenhang mit Signaleinrichtungen, nämlich:

a) Signale und Tafeln ortsfester streckenseitiger Signaleinrichtungen und beweglicher Signaleinrichtungen, deren Zweck darin besteht, Informationen zu erteilen, die für die Ausführung von Betriebsfunktionen durch die Betreiber der Infrastrukturnutzer erforderlich sind,

b) von diesen Signalen gegebene Signalstellungen sowie Bedeutung der einzelnen Signalstellungen,

c) Bedeutung der Tafeln und von anderen Informationen, die den Betreibern der Infrastrukturnutzer bereitgestellt werden,

d) Anbringung ortsfester Signale.

Alle diese Signale, Tafeln und sonstigen Informationen sind Elemente, die sich aus dem Prozess der Auslegung der strukturellen Teilsysteme, die der Infrastrukturbetreiber in Betrieb nimmt, ergeben:

a) Einige ermöglichen die Ausführung von Betriebsfunktionen im Normalzustand.

b) Einige ergeben sich aus der Notwendigkeit, die Kontinuität des Dienstes zu gewährleisten, wenn die technischen Systeme, die die Betriebsfunktionen im Normalzustand erfüllen, ausfallen.

c) Einige ergeben sich aus der Notwendigkeit, die Betriebsfunktion auszuführen, wenn diese Betriebsfunktion nicht durch ein technisches System erfüllt wird.

d) Einige werden mit Verfahren kombiniert, um die zu erfüllende Funktion auszuführen.

2. In den technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes werden die Modalitäten festgelegt, die von den Infrastrukturnutzern in Bezug auf folgende spezifische Aspekte einzuhalten sind:

a) Der Infrastrukturbetreiber gibt die Bedeutung der Fahrerlaubnisse an, die vom streckenseitigen Signalsystem des Netzes, ob ortsfest oder beweglich, erteilt werden, und bestimmt alle mit der Fahrerlaubnis verbundenen Parameter.

b) Der Infrastrukturbetreiber schreibt die Abstände vor, die der Triebfahrzeugführer zwischen der Stelle des vollständigen Stillstands des Zuges oder der Rangierfahrt und dem Signal, das das Durchfahrtsverbot anzeigt, einhalten muss.

c) Der Infrastrukturbetreiber gibt die eindeutige Entsprechung zwischen den Parametern der Fahrerlaubnis, die für alle Klasse-B-Signalsysteme des Netzes gelten, einerseits und allen Betriebsarten des fahrzeugseitigen ETCS-Systems Level 1 oder Level 2 andererseits an.

d) Der Infrastrukturbetreiber informiert den Triebfahrzeugführer eines Zuges oder einer Rangierfahrt über folgende Situationen:

1. Aufstellung eines Signals rechts neben dem Gleis direkt hinter einem Übergang zwischen der ETCS-Führerstandssignalisierung und einem Klasse-B-System mit streckenseitiger Signaleinrichtung,

2. Überfahren eines Übergangs zwischen Signalsystemen verschiedener Infrastrukturbetreiber,

3. Ein- und Ausfahrt in und aus Bereichen, die mit dem GSM-R-System ausgestattet sind,

4. Identifizierung der Strecken,

5. Notwendigkeit, eine Prüfung der Bremsanlagen durchzuführen.

e) Der Infrastrukturbetreiber bestimmt zum Schutz der Oberleitung und für alle Strecken mit Stromversorgung die Bedingungen für den Verkehr eines Fahrzeugs / von Fahrzeugen mit Stromabnehmern im Stromabnahmebetrieb bei Stillstand und während der Zug- oder Rangierfahrt.

f) Der Infrastrukturbetreiber legt die vom Infrastrukturnutzer zu verwendenden Kommunikationsmodalitäten fest.

g) Der Infrastrukturbetreiber bestimmt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für das Fahren auf Sicht.

h) Der Infrastrukturbetreiber bestimmt die Bereiche, in denen das Streuen von Sand durch Triebfahrzeugführer von Zügen und Rangierfahrten Beschränkungen oder Verboten unterliegt.

i) Der Infrastrukturbetreiber bestimmt die Bedingungen für die Verwendung des akustischen Signals durch Triebfahrzeugführer von Zügen und Rangierfahrten.

j) Der Infrastrukturbetreiber organisiert die Einrichtung von Bereichen, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zeitweilig verringert werden muss, und setzt den Infrastrukturnutzer davon in Kenntnis.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 30. September 2020 zur Festlegung der Grundsätze für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT

Anlage 2 - Betriebsverfahren in Bezug auf die Betriebssicherheit

Der Infrastrukturbetreiber schreibt alle Betriebsverfahren in Bezug auf folgende Aspekte vor:

1. Befehl zur Ausführung spezifischer Maßnahmen vor und bei Befahren von Bahnübergängen durch Triebfahrzeugführer von Zügen und Rangierfahrten bei Normal- und eingeschränktem Betrieb der Sicherheitseinrichtungen eines Bahnübergangs für jede Betriebssituation, in der der Befehl in Form einer betrieblichen Anweisung an den betreffenden Triebfahrzeugführer oder eines Elements der streckenseitigen Signaleinrichtungen erteilt wird, die vom Triebfahrzeugführer oder von einem anderen Mitglied des Sicherheitspersonals des Infrastrukturnutzers zu beachten sind,

2. Erteilung eines Befehls zur Einhaltung einer verringerten zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Form einer betrieblichen Anweisung, einer Führerstandssignalisierung oder von Elementen der streckenseitigen Signaleinrichtungen, die vom Triebfahrzeugführer zu beachten sind, für jede Situation, in der diese Geschwindigkeitsbeschränkung dem Triebfahrzeugführer nicht rechtzeitig durch Führerstandssignalisierung und/oder streckenseitige Signaleinrichtungen angekündigt und mitgeteilt werden kann,

3. Erteilung eines Befehls an den Triebfahrzeugführer:

a) zu schützende Oberleitungsbereiche mit allen Stromabnehmern in gesenkter Stellung zu durchfahren und die anwendbaren Parameter (Spannung) beim Anheben des Stromabnehmers nach diesen Bereichen auszuwählen oder

b) zu schützende Oberleitungsbereiche nach Abschaltung der Traktion oder aller Einrichtungen, die elektrische Energie verbrauchen können, zu durchfahren,

für jede Betriebssituation, in der der Befehl in Form einer betrieblichen Anweisung und/oder von Elementen der streckenseitigen Signaleinrichtungen, die vom Triebfahrzeugführer zu beachten sind, erteilt wird,

4. Abfahrt des Zuges oder der Rangierfahrt in jeder Situation, in der der Triebfahrzeugführer aufgrund seiner Position in der Nähe des Signals das Abfahrtssignal von seinem Führerstand aus nicht wahrnehmen kann, unabhängig davon, ob sich der Führerstand vor oder hinter dem zu beachtenden Signal befindet,

5. Situationen, in denen das technische Signalsystem die Übergangsfunktionen nicht automatisch ausführt:

a) zwischen jedem Klasse-B-Signalsystem und dem ETCS-System sowie

b) zwischen Klasse-B-Signalsystemen,

6. Zug- und Rangierfahrten bei Vorhandensein von Fahrzeugen mit rostigen Radreifen,

7. Erteilung einer Fahrerlaubnis an den Triebfahrzeugführer eines Zuges oder einer Rangierfahrt in jeder betrieblichen Situation, in der die Fahrerlaubnis aus technischen Gründen oder aufgrund einer spezifischen Gefahr nicht durch das Klasse-B- oder Klasse-A-Signalsystem erteilt werden kann,

8. Widerruf einer dem Triebfahrzeugführer eines Zuges oder einer Rangierfahrt erteilten Fahrerlaubnis,

9. Bestimmungen in Bezug auf die Änderung von fahrplanmäßigen Halten,

10. Situationen, in denen eine Anomalie, eine Beschädigung oder eine Unregelmäßigkeit an einem oder mehreren Fahrzeugen festgestellt worden ist, wobei Infrastrukturnutzer nicht in der Lage sind, diese sofort vor Ort zu beheben,

11. Umleitung oder Änderung der Fahrstrecke eines Zuges während des Befahrens der vorgesehenen Strecke,

12. Ausführung von Rangierarbeiten,

13. Implementierung von Sicherungsmaßnahmen vor Ort nach Entdeckung eines Hindernisses im Gleis oder einer Situation, die ein Hindernis zu schaffen droht, das eine Gefahr darstellen könnte, und Entfernen der Sicherungsmaßnahmen nach Beseitigung der Gefahrensituation.

Das Hindernis kann entweder auf einen Defekt an einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination, auf eine besondere Gegebenheit der Infrastruktur oder auf die Anwesenheit von Personen auf dem Gleis zurückzuführen sein,

14. Umgang mit Situationen, die sich aus dem Entlaufen von Fahrzeugen ergeben,

15. Mitteilung von Beschädigungen oder Ausfällen von Infrastruktureinrichtungen, die sich auf die Betriebssicherheit oder die Pünktlichkeit des Verkehrs auswirken, durch den Triebfahrzeugführer des Zuges oder der Rangierfahrt,

16. Evakuierung eines zuvor als liegengelassen gemeldeten Zuges und eventuell Zugang zu den für die Evakuierung des Zuges erforderlichen Nothilfemitteln,

17. Organisation und Koordination aller Arbeiten oder Maßnahmen, die zur Räumung der Gleise erforderlich sind, einschließlich der Elemente, die mit der Organisation der Arbeiten vor Ort sowie mit der Anforderung und Beförderung von Nothilfemitteln und dem Abtransport des betroffenen Materials verbunden sind,

18. Zugang von Zügen und Rangierfahrten zu einem teilweise belegten Gleis,

19. Reaktivierung einer vom Infrastrukturbetreiber für weiterhin gültig erklärten Fahrerlaubnis als Folge:

a) einer einstweiligen Aussetzung dieser Fahrerlaubnis oder

b) einer Verkürzung dieser Fahrerlaubnis auf einen Nullwert durch das fahrzeugseitige Signalsystem,

20. Maßnahmen, die vom Triebfahrzeugführer eines Zuges oder einer Rangierfahrt nach Überfahren eines Halt zeigenden Signals durchzuführen sind, um:

a) den Halt in jedem Fall zu bewirken, in dem das Signal vor dem Überfahren entweder in Haltestellung gehalten wurde oder zum falschen Zeitpunkt wieder auf Halt gestellt worden ist, und

b) die Fahrerlaubnis zu reaktivieren oder dem Triebfahrzeugführer eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen, um die Fahrt wieder aufzunehmen,

21. vorsätzlicher Widerruf einer Fahrerlaubnis bei Gefahr einer Fehlleitung eines Zuges oder bei (drohender) Fehlleitung eines Zuges.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 30. September 2020 zur Festlegung der Grundsätze für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT

Anlage 3 - Organisatorische Vorkehrungen

In den organisatorischen Vorkehrungen werden die Modalitäten festgelegt, die die betreffenden Parteien zumindest in Bezug auf die folgenden spezifischen Bereiche einhalten müssen:

1. Gemäß den in sein Sicherheitsmanagementsystem aufgenommenen Prozessen und in Absprache mit den Infrastrukturnutzern listet der Infrastrukturbetreiber alle Elemente der Systeme mit ortsfesten streckenseitigen Signaleinrichtungen und/oder beweglichen Signaleinrichtungen auf, die der Triebfahrzeugführer des Zuges oder der Rangierfahrt mit einer fahrzeugseitigen Führerstandssignalisierung beachten und einhalten muss, zusätzlich zu den Informationen, die von fahrzeugseitigen Signaleinrichtungen angezeigt werden, wenn diese aktiv sind.

2. Für alle Strecken des Netzes, die mit einem ETCS-System Level 1 und/oder 2 ausgestattet sind, legen die Infrastrukturnutzer und der Infrastrukturbetreiber erschöpfend die Fälle fest, in denen die von Klasse-B-Signalsystemen gelieferten Informationen nicht mit der Anzeige an Bord der fahrzeugseitigen Führerstandssignalisierung übereinstimmen.

3. Gemäß den in sein Sicherheitsmanagementsystem aufgenommenen Prozessen und in Absprache mit den Infrastrukturnutzern bestimmt der Infrastrukturbetreiber die Bedingungen für die Nutzung der elektrischen Heizung der Fahrzeuge der Infrastrukturnutzer oder jeglichen fahrzeugseitigen Systems, die einen Stromfluss zwischen verschiedenen Fahrzeugen ein und desselben Zuges oder einer Rangierfahrt über die Räder dieser Fahrzeuge und den Schienen bewirkt.

4. Die Infrastrukturnutzer stellen dem Infrastrukturbetreiber vor Abfahrt des Zuges oder der Rangierfahrt und für Wagen, die in den Einrichtungen des Netzes abgestellt sind und nicht Teil eines Zuges oder einer Rangierfahrt sind, alle erforderlichen Informationen in Bezug auf gefährliche Stoffe zur Verfügung.

5. Gemäß den in sein Sicherheitsmanagementsystem aufgenommenen Prozessen und in Absprache mit den Infrastrukturnutzern organisiert der Infrastrukturbetreiber den Verkehr von Zügen und Rangierfahrten mit Fahrzeugen, die aufgrund ihrer Abmessungen und/oder Radsatzlast eine Sondererlaubnis des Infrastrukturbetreibers und/oder die Anwendung besonderer Verkehrsbedingungen erfordern, die der Infrastrukturbetreiber den Infrastrukturnutzern auf der gesamten Fahrstrecke oder einem Teil davon auferlegt.

6. Gemäß den in sein Sicherheitsmanagementsystem aufgenommenen Prozessen und in Absprache mit den Infrastrukturnutzern legt der Infrastrukturbetreiber die Modalitäten für die Durchführung des Rangierdienstes fest.

7. Der Infrastrukturbetreiber kann den Infrastrukturnutzern die örtliche Bedienung bestimmter Teile von Einrichtungen des Infrastrukturbetreibers auf der Grundlage eines vom Infrastrukturbetreiber und vom Infrastrukturnutzer zu unterzeichnenden Dokuments übertragen.

8. Gemäß den in sein Sicherheitsmanagementsystem aufgenommenen Prozessen und in Absprache mit den Infrastrukturnutzern gibt der Infrastrukturbetreiber die Ausrüstung und Kommunikationsmittel an, über die der Zugbegleiter verfügen muss.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 30. September 2020 zur Festlegung der Grundsätze für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT