



Deutsche Bahn AG • Potsdamer Platz 2 • 10785 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat LA 15
Herr

Per E-Mail:
Ref-LA15@bmvi.bund.de

Deutsche Bahn AG
Rechtsabteilung
HLM 2
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
www.deutschebahn.com

Tel.:
Fax:
Mobil:

05.02.2018

Verbändeanhörung zum Entwurf einer Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften; Ihr Zeichen: LA 15/5162.5/13-06

Sehr geehrter Herr, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs einer Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften.

Aus Sicht der Deutschen Bahn haben wir dazu folgende Anmerkungen:

Zu § 1 EIGV - Anwendungsbereich

Der in § 1 Abs. 3 EIGV festgelegte Anwendungsbereich geht über den Anwendungsbereich der RL 2008/57/EG hinaus. Es werden im Bereich der Fahrzeuge nunmehr alle Fahrzeuge erfasst, die von Eisenbahnen mit Sicherheitsbescheinigung betrieben werden, also auch solche Fahrzeuge, die bisher nach § 32 EBO zugelassen wurden, wie etwa ein Teil der S-Bahn-Fahrzeuge. Wir sehen keinen Bedarf für diese nicht europarechtlich determinierte Festlegung des Anwendungsbereichs und sprechen uns demgegenüber für eine **Orientierung am Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie** aus.

Zwar könnte für die im Entwurf vorliegende Definition des Anwendungsbereichs eine dadurch möglicherweise angestrebte Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren sprechen. Diese Vereinheitlichung wird jedoch nicht erreicht: Denn zum einen fallen solche Teilsysteme aus dem Anwendungsbereich der EIGV heraus, die nicht im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes liegen. Zum anderen möchten wir darauf hinweisen, dass nach Inkrafttreten der EU-Durchführungsverordnung zur Fahrzeugzulassung Mitte 2019 dann ohnehin wieder unterschiedliche Zulassungsregime bestehen. Denn die Zulassung aller vom Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie erfassten Fahrzeuge wird sich dann nach der Durchführungsverordnung der EU zur Fahrzeugzulassung richten. Die übrigen Fahrzeuge werden dann weiter nach nationalen Vorschriften zuzulassen sein.

...

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Berthold Huber
Prof. Dr. Sabina Jeschke
Ronald Pofalla
Martin Seiler

Unser Anspruch:



**Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorzetter**

1. Zu § 2 EIGV – Begriffsbestimmungen

- **Nr. 5:** Wir schlagen folgende, aus unserer Sicht klarere Definition der Bewertungsstelle vor: *„Bewertungsstelle“ eine unabhängige, fachkundige externe oder interne natürliche Person, Organisation oder Stelle, die eine Untersuchung vornimmt, um auf der Grundlage von Nachweisen nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, L 70 vom 16.3.2016, S. 38), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6) geändert worden ist, zu beurteilen, ob ein System die gestellten Sicherheitsanforderungen erfüllt;*
- **Nr. 10:** Der Begriff „in Teilen“ erscheint uns zu unbestimmt, da er keine sichere Abgrenzung ermöglicht. Alternativ könnte an die Begriffe „Fahrzeugkomponente“ oder „Subsystem“ angeknüpft werden.
- **Nr. 18:** Bei der Definition der sicheren Integration erscheint uns der Begriff der „inakzeptablen Risiken“ zu unbestimmt. Wir bitten um Spezifizierung.

2. Zu § 3 EIGV – TSI-Anwendung

- **Abs. 3:** Was bedeutet in Satz 1 „können ausgenommen werden“? Durch wen soll hier die Entscheidung getroffen werden? Durch den Antragsteller im Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren? In der Begründung zu Abs. 3 (S. 95 des Entwurfs) heißt es, dass hier bereits die Ausnahmeregelungen der RL 2016/797/EU herangezogen werden. Dort sind allerdings in Art. 1 Abs. 3 Nr. c) die **funktional getrennten Netze zwingend** vom Anwendungsbereich der Richtlinie **ausgenommen**. Für andere Fälle können die Mitgliedstaaten gemäß Art. 1 Abs. 4 der RL 2016/797/EU eine Entscheidung über die Nichtanwendung der Richtlinie treffen. Im vorliegenden Absatz 3 ist aber durch die Formulierung „können“ unklar, ob eine solche Entscheidung hier durch den Mitgliedstaat getroffen wurde. Wir bitten also um Präzisierung. Unser Vorschlag wäre eine klare Regelung im Sinne von „sind ausgenommen“. Ggf. könnte man zusätzlich klarstellen, dass es dem Antragsteller unbenommen ist, freiwillig die TSI anzuwenden.

Insbesondere für die in Abs. 3 Nr. 5 genannten **Serviceeinrichtungen** ist es von besonderer Bedeutung, dass die Nicht-Anwendung der TSI klar festgelegt wird. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen (im Sinne der früheren Betriebs- und Ausbesserungswerke) werden nach den jeweils zum Zeitpunkt der Planung / Errichtung gültigen nationalen technischen Vorschriften (NTV), hierzu gehören u.a. die DIN EN Normen, VDE Bestimmungen und das bahnspezifische Regelwerk, errichtet. Die Dimensionierung und technische Ausrüstung der jeweiligen Serviceeinrichtungen wird ausschließlich durch das örtliche Arbeitsaufkommen und die jeweiligen Fahrzeugtypen, die vor Ort instandgehalten werden, vorgegeben.

- **Abs. 5:** Hier werden abweichend von Abs. 3 bestimmte TSIs für das gesamte regelspurige Eisenbahnsystem für zwingend anwendbar erklärt, ohne das es da-

für ein Erfordernis aus der alten oder neuen Interoperabilitäts-Richtlinie gäbe. Zur Begründung wird auf S. 96 des Entwurfs angeführt, dass die betreffenden TSI dem Bürgerschutz dienen und es nicht vermittelbar sei, „warum für Eisenbahnmateriale verschiedene Schutzstandards gelten sollten“. Diese Begründung ist für uns nicht nachvollziehbar. Denn zum einen beruhen die verschiedenen Schutzstandards darauf, dass die Interoperabilitäts-Richtlinie und die darauf beruhenden TSIs nicht für das gesamte Eisenbahnsystem gelten, sondern Ausnahmen vom Anwendungsbereich ausdrücklich definieren. Zum anderen werden ja gerade durch die geplante Regelung des Abs. 5 unterschiedliche Schutzstandards etabliert. Denn die dort genannten TSIs sollen - wie sich aus § 1 Abs. 3 EIGV ergibt - nur für Eisenbahnen im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamts gelten. D.h. für Eisenbahnen ohne Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung entscheidet sich der Verordnungsgeber hier bewusst gegen die Umsetzung des mit den TSIs angestrebten Bürgerschutzes. Das ist unserer Ansicht nach nicht konsequent und führt zu einer Diskriminierung der Unternehmen des DB-Konzerns. Wir bitten deshalb um ersatzlose Streichung des Absatz 5.

3. Zu § 7 Abs. 4 – Begründete Zweifel

Wir bitten, in Satz 1 das Wort „insbesondere“ zu streichen. Die Fälle, in denen von begründeten Zweifeln ausgegangen werden kann, sollten abschließend aufgeführt sein, da es sonst zu Rechtsunsicherheiten für den Antragsteller kommt.

4. Zu § 10 – Probefahrten

- In **Abs. 3 Satz 1** kann der Passus „beim Befahren von Gleisbögen“ unserer Ansicht nach entfallen, da eine Strecke aus verschiedenen Trassierungselementen besteht. Beim Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit in Gleisbögen wird grundsätzlich auch das Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) überschritten.
- **Abs. 3 Satz 1 Nr. 1:** Derzeit dürfen Probefahrten mit Genehmigung nach § 6 Abs. 7 TEIV (ohne Ausnahme von der EBO) z.B. mit "Schwerwagen" unter Berücksichtigung der DB- Richtlinie "810.05 Außergewöhnliche Transporte" durchgeführt werden. Da für diese Art der Probefahrten zukünftig die Genehmigung durch das EBA entfallen soll, kann aus unserer Sicht dieser Abschnitt gestrichen werden. Hinweis: Diesen Sachverhalt sollte der Infrastrukturbetreiber mit Bezug auf o.g. Regelwerk 810.05 in eigener Verantwortung betrachten (Vereinbarung EVU-EIU § 10 (2)).

Sofern zukünftig im Rahmen der EIGV eine Genehmigung erforderlich wird, würde dies eine Verschärfung der bisherigen Regelung darstellen.

- **Abs. 3 Satz 1 Nr. 3:** Der Passus "bestimmungsgemäß betrieben" ist nicht eindeutig. Hier sollte eine Formulierung gefunden werden, die eine klare Aussage zum Zulassungszustand (z.B. Sicherheitsverantwortung PZB/LZB/ETCS) beinhaltet.
- **Abs. 3 Satz 1 Nr. 4:** Der Begriff "Bremsweg" ist nicht eindeutig definiert. Hier sollte entsprechend der EBO §35 und 40 einheitliche Fachbegriffe aus dem Ei-

senbahnbereich verwendet werden. Statt „zulässigen Bremswegen“ sollte es deshalb „erforderlichen Bremsverhältnissen“ heißen.

- **Abs. 3 Satz 1 Nr. 5:** Der Begriff "Geschwindigkeiten" kann verschieden interpretiert werden. Hier sollte eine Präzisierung zu Fahrzeug- und Streckengeschwindigkeiten erfolgen. Statt „Geschwindigkeiten“ sollte es deshalb „Fahrzeug- und Streckengeschwindigkeiten“ heißen.

5. Zu §§ 11 und 12 EIGV – Umrüstung oder Erneuerung

Wir gehen davon aus, dass auch in Zukunft, wie nach dem bisherigen Verfahren gemäß § 9 TEIV, Arbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die nicht über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, weder einer Anzeige noch einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen – und zwar sowohl für Fahrzeuge, als auch für Eisenbahninfrastruktur. Die Formulierungen in den §§ 11 und 12 in Verbindung mit der Anlage 5 führen jedoch fälschlicherweise dazu, dass auch für Fahrzeuge die Frage, ob ein Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten vorliegt, nach der Anlage 5 zu beurteilen ist. Diese bezieht sich aber inhaltlich nur auf die Infrastruktur, was zu dem absurden – und vom Ordnungsgeber sicher nicht gewollten – Ergebnis führen würde, dass bei Fahrzeugen jeder Tausch eines Bauteils anzeigebedürftig wäre. Deshalb bitten wir dringend um folgende Änderungen:

- In § 11 Abs. 1 sollte am Ende folgender Satz ergänzt werden: *„Für das Teilsystem Fahrzeug und den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung liegt ein Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten vor, wenn die in § 2 Nr. 1 genannten Kriterien erfüllt sind.“*
- In § 12 Abs. 1 sollte „nach Anlage 5“ gestrichen werden. Denn sonst würde fälschlicherweise auch für Fahrzeuge auf die nur für die Infrastruktur bestimmte Anlage 5 Bezug genommen. Der Verweise auf die Anlage 5 ist an dieser Stelle für die Infrastruktur entbehrlich, da er ja bereits in § 11 Abs. 1 enthalten ist.

6. Zu § 13 EIGV - Nachweisführung

In Satz 1 muss es unseres Erachtens nach dem ersten Komma „die“ statt „das“ heißen.

7. Zu § 26 Abs. 3 EIGV – Unterrichtungspflicht bei sicherheitsrelevanten Mängeln

Die vorgesehene Unterrichtungspflicht geht zu weit erfordert einen zu hohen Aufwand für den Sektor. Denn nach dem neuen Wortlaut müssten jeweils alle Eisenbahnen, Halter, Hersteller und ECMs über alle sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen informiert werden. Sinnvoll ist aber eine solche Informationspflicht nur, wenn ein konkreter Bedarf aus Sicherheitserwägungen besteht, dass die Informationsadressaten den jeweiligen sicherheitsrelevanten Mangel kennen. Das ist in erster Linie der Fall, wenn Fahrzeuge einer Serie betroffen sind. Wir sehen deshalb kein Bedürfnis von der bisherigen Regelung in § 7 Abs. 6 TEIV abzuweichen, wonach es eine Unterrichtungspflicht über sicherheitsrelevante Mängel nur für Fahrzeuge einer Serienzulassung gibt.

Zumindest müsste die Unterrichtungspflicht konkretisiert werden, damit für die Pflichtigen eindeutig ist, wer jeweils im Fall eines sicherheitsrelevanten Mangels genau zu informieren ist und welche „Unterrichtungskette“ ggf. sinnvoll ist. Ein Konkretisierungsbe-



darf besteht umso mehr, als ein Verstoß gegen § 26 Abs. 3 ja auch nach § 38 Abs. 2 Nr. 3 EIGV bußgeldbewährt ist.

8. Zu § 30 – Aufgaben der bestimmten Stellen

In Abs. 2 sollte auch auf §29 Absatz 2 Bezug genommen werden, damit auch für bestimmte Stellen das Ausstellen einer Zwischenprüfbescheinigung ermöglicht wird.

9. Zu §§ 34 bis 36 EIGV – Register

Der in § 1 EIGV festgelegte Anwendungsbereich führt dazu, dass jetzt auch solche Fahrzeuge der Verordnung unterfallen, die bisher nach EBO zugelassen wurden, wie insbesondere auch Fahrzeuge der S-Bahnen Berlin und Hamburg.

Gemäß § 34 wären dann auch diese Fahrzeuge künftig ins nationale Register, und ggf. auch ins europäische Register aufzunehmen. Für uns stellt sich die Frage, wie dann mit den Bereichen des NVR umgegangen, die z.B. Bezug zu den TSI haben, wie einige Pflichtfelder im NVR und zusätzliche Anschriften an den Fahrzeugen. Für die neuen Fahrzeuge der S-Bahn Berlin ist bislang auch keine TSI-konforme Nummer vorgesehen. Wir bitten daher, die bisher nach EBA zugelassenen Fahrzeuge von den Regelungen in den §§ 34 -36 auszunehmen oder aber zumindest die offenen Fragen in Bezug auf das Register eindeutig zu regeln.

10. Zu § 39 EIGV – Übergangsvorschriften

In der Übergangsvorschrift sollten auch ausdrücklich die Zulassungsfälle berücksichtigt werden, die derzeit noch einer Abnahme nach § 32 EBO bedürfen, wie etwa ein Teil der S-Bahn-Fahrzeuge. Wir bitten darum, eine Regelung aufzunehmen, wonach für diese Fälle noch das Verfahren nach § 32 EBO gilt, wenn der Antrag auf Abnahme bis zum Inkrafttreten der EIGV gestellt wird. Die Übergangsregelungen müssen so gestaltet sein, dass die dann möglicherweise gültigen TSIs (PRM, SRT und Noise) keine Änderung der Fahrzeugkonstruktion erforderlich machen.

11. Zu Anlage 4

- In Abschnitt 1 sollten Nr. 1.2 ersatzlos gestrichen werden. Denn der Automatismus "signifikant" = IBG-pflichtig könnte dazu führen, dass Änderungen nicht als signifikant bewertet werden.

12. Zur Begründung des Entwurfs

- Auf S. 105 sollte es in der Begründung zu § 10 Abs. 4 EIGV am Ende statt „nachgewiesen“ aus unserer Sicht „bewerten“ heißen. Denn die Bewertungsstelle erbringt selbst keine Nachweise, sondern bewertet oder bestätigt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.



6/6

Mit freundlichen Grüßen