



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-Vorzeiger**

## 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-

