

VdTÜV | Friedrichstraße 136 | 10117 Berlin | Deutschland

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Ansprechpartner(in)

DW/DW-Fax

E-Mail

Friedrichstraße 136  
10117 Berlin  
Deutschland  
Tel. +49 30 760095-400  
Fax +49 30 760095-401

berlin@vdtuev.de  
www.vdtuev.de

TÜV®

Datum  
06.02.18

## VdTÜV-Stellungnahme zum Entwurf einer Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Ihr Schreiben vom 18.12.17 – Aktenzeichen: LA 15/5162.5/13-06

Sehr geehrter Herr

wir bedanken uns für die Zuleitung der Verbändeanhörung zum oben genannten Thema.

Der Verband der TÜV e.V. begrüßt die Zielsetzungen der Mantelverordnung ausdrücklich. Insbesondere die Reform der Eisenbahnfahrzeugzulassung mit der Fortentwicklung des Memorandum of Understanding von 2013 ist von entscheidender Bedeutung. Hinsichtlich der Regelungen zur Zulassung der Eisenbahninfrastruktur, vor allem in Anlage 4 der Verordnung, sehen wir aus Sicht der technischen Überwachung und Verkehrssicherheit Verbesserungsbedarf. Das zügige Inkrafttreten der Verordnung erachten wir zudem für maßgeblich für eine ebenso zeitnahe und erfolgreiche nationale Umsetzung der Bestimmungen des 2016 verabschiedeten 4. Europäischen Eisenbahnpakets der Europäischen Kommission vor allem der EU-Verordnungen (EU) 2016/796 sowie der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798. Die bisherige Interoperabilitätsrichtlinie (EG) 2008/57 wird durch das 4. Eisenbahnpaket bereits zum 16. Juni 2020 aufgehoben.

Die nachfolgende Stellungnahme zu Artikel 1 der 13. ERÄV ist das Ergebnis der von uns durchgeführten Abstimmung unter unseren Mitgliedern. Folgende Punkte sollten aus unserer Sicht insbesondere im Interesse der Interoperabilität im Europäischen Binnenmarkt und der Verkehrssicherheit im Eisenbahnsektor Berücksichtigung finden:

### §6 Voraussetzung für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung

Aus unserer Sicht weist § 6 Absatz 2 Ziff. 3 einen Fehler auf. Es muss richtigerweise lauten: „Eine Prüferklärung nach **Satz 3 Buchstabe a)** darf nur abgegeben werden, wenn [...] erfüllt.“

### §7 Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

Generell ist hier aus unserer Sicht zu beachten, dass mit der Einführung des One-Stop-Shops der ERA (Umsetzungsfrist gemäß 4. Eisenbahnpaket, Verordnung (EU) 2016/796 ab 16.06.2019) eine

Vorstand:  
Prof. Dr.-Ing. Axel Stepken  
Dr. Michael Fübi  
Dr. Dirk Stenkamp  
Dr. Joachim Bühler

Commerzbank AG Berlin  
BLZ: 100 800 00  
BIC: DRES DE FF 100  
Konto-Nr.: 0408 703 300  
IBAN: DE53 1008 0000 0408 7033 00

Steuer-Nr.: 27/620/58022  
Registergericht: Amtsgericht Charlottenburg  
Reg.-Nr.: VR22930B  
USt-Id-Nr.: DE 248395533

veränderte Zulassungshierarchie in Kraft tritt. Wir möchten vorsorglich darauf hinweisen, dass dann weite Passagen des §7 nicht mehr mit dem Unionsrecht übereinstimmen. Dies betrifft insbesondere Frage, in welcher Form das Eisenbahn-Bundesamt zukünftig ggf. von der ERA beauftragt wird und welche Konsequenz das für die Fristenregelungen grundsätzlich bedeutet. Es ist aus unserer Sicht gemäß der o.g. EU-Verordnung denkbar, dass ein nichtdeutsches NoBo, DeBo, AsBo sowie eine nicht-deutsche Zulassungsinstanz die Zulassung von Infrastruktur und Fahrzeugen prüft (diese Annahme vor allem dadurch getragen, dass alle nationalen Regelwerke bei der ERA zu notifizieren sind).

Aus unserer Sicht wird in §7 Absatz 8 die Möglichkeit einer nicht zu vernachlässigenden Lücke in der Prüfung der Gesamtsicherheit des Eisenbahnsystems beziehungsweise seiner Komponenten eröffnet. Sofern der Antragsteller allein die Kohärenz erklärt, können hierbei bestehende Unzulänglichkeiten in den behördlichen Prüfverfahren (insbesondere denen, die auf Zertifikaten / Konformitätserklärungen beruhen) nicht offenbart werden.

#### **§9 Verfahren bei Genehmigung für mehrere Staaten**

Generell ist hier aus unserer Sicht zu beachten, dass die Regelungen zur Anerkennung von Prüfungen in anderen EG-Mitgliedsstaaten zukünftig per 2016/796 durch die ERA geregelt werden.

Zu Absatz (2): Die hier angezogenen EU-VO sind gegen die aktuell gültigen zu ersetzen

Zu Absatz (3): Die hier angezogene EU-VO ist gegen die aktuell gültige 2016/797 zu ersetzen

#### **§24 Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen Systemen und deren Bauteilen**

Aus unserer Sicht ist mit der in Absatz 5 gewählten Formulierung im Falle einer bereits bestehenden Inbetriebnahmegenehmigung keine weitere Prüfung einer Neu-Integration von sicherungstechnischen oder elektronischen Systemen in ein entsprechendes Umfeld verknüpft. Wir halten dies als für sicherheitstechnisch bedenklich und plädieren für eine entsprechende Streichung des Absatzes. Zudem regeln Abätze 1-4 das Verfahren bereits vollumfänglich.

#### **Artikel 1 § 31 Anerkennungsverfahren (S.30)**

Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass der VdTÜV die Bestimmungen des §31 des Artikel 1 der 13. ERÄV unterstützt, soweit der Entwurf die Akkreditierung der benannten Stellen und bestimmten Stellen gemäß der VO (EG) Nr. 765/2008 vorsieht. Die internationale Akkreditierung ist essenziell für das Funktionieren der deutschen Exportwirtschaft. Sie entspricht dem etablierten System des New Legislative Framework (NLF) der EU und dem WTO-Recht. Daran sollte ohne Ausnahme festgehalten werden. Insofern halten wir es für nicht angezeigt, dass im Rahmen des Anerkennungsverfahrens entsprechend §31 (3) nur die Erfüllung der administrativen Voraussetzungen durch eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierung für den Kompetenznachweis akzeptiert wird. Aus unserer Sicht gilt der Nachweis vollumfänglich für erbracht, wenn

der Antrag auf Anerkennung beim Eisenbahn-Bundesamt eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des/der Konformitätsbewertungsmoduls/e und des/der Produkts/-e, für das/die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie wenn vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde beinhaltet, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen von Artikel [R17] des Beschlusses Nr. 768/2008/EG erfüllt. Ein Akkreditierungsnachweis nur für den vorgeschlagenen administrativen Teil ohne fachlich-technische Prüfung entsprechend Anhang VIII der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG ist nicht möglich, da eine Akkreditierung immer zwingend beide Elemente umfasst. Da wie hier vorliegend zumindest eine Akkreditierung für den administrativen Teil möglich ist, muss folgerichtig auch die komplette Akkreditierungsurkunde, die die gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen für einen kompletten Befähigungsnachweis umfasst, von der Behörde akzeptiert werden. Jegliche Form von Doppelprüfungen sollten im Interesse der Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Binnenmarkts vermieden werden. Insofern bitten wir um eine entsprechende Präzisierung des Paragraphen 31.

#### **Artikel 1 Anlage 4 Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungsbedürftige Erneuerung oder Umrüstung einzustufen sind (S. 51)**

Grundsätzlich möchten wir anmerken, dass sofern es beabsichtigt ist, die Anzahl der Genehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt zu reduzieren und gleichzeitig die Einhaltung der TSI weiterhin nachweislich zu gewährleisten, ein klarer Hinweis erfolgen sollte, dass die Eisenbahnen bzw. die Infrastrukturbetreiber die Einhaltung der TSI in Planung und Ausführung unabhängig von einer erforderlichen Genehmigung durch das EBA nachzuweisen haben, und dass dies von einer Benannten Stelle zu überprüfen und zu bescheinigen ist.

Hinsichtlich der Maßnahmen in Anlage 4 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungsbedürftige Erneuerung oder Umrüstung einzustufen erscheinen uns nachfolgende Punkte für nicht angemessen:

- **Punkt 2.1.1** stuft nur die **Erhöhung der VZG-Geschwindigkeit** um mindestens 20 km/h als genehmigungsbedürftige Umrüstung ein. Allerdings können auch geringere Geschwindigkeitserhöhungen einen sicherheitsrelevanten Einfluss auf die Grenzwerte der Streckenparameter haben oder eine Überprüfung bzw. Neubewertung der Tragfähigkeit von gleistragenden Ingenieurbauwerken wie Brücken, Stützbauwerken oder Erdbauwerken erfordern.  
Durch eine Genehmigungspflicht erst ab  $\geq 20$  km/h würden bei vielen Streckenertüchtigungen alle grundlegenden Anforderungen der TSI INF und TSI ENE grundsätzlich genehmigungsfrei. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Um dies zu verhindern, plädieren für die Streichung von Punkt 2.1.1.

- Entsprechend **Punkt 2.1.2** gilt eine **Erhöhung der Oberbaubelastbarkeit** nur dann als genehmigungsbedürftige Umrüstung, wenn die Belastbarkeit auf mehr als 22,5 t je Achse erhöht wird. Allerdings können auch Vergrößerungen der Belastbarkeit auf Werte bis zu 22,5 t je Achse einen sicherheitsrelevanten Einfluss auf die Strecke haben. Bei einer Genehmigungsbefreiung erst ab mehr als 22,5 t je Achse würden bei vielen Streckenerneuerungen alle grundlegenden Anforderungen der TSI INF grundsätzlich unbeachtet bleiben. Wir empfehlen daher die Streichung von Punkt 2.1.2.
- Die **Erneuerung oder Umrüstungen an Streckengleisen** bis 2000m Länge oder Bahnhofshauptgleisen bis 500m Länge (**Punkt 2.2**) oder Zugbildungsanlagen bis 500 m Gleis (**Punkt 2.3**) können nicht als Instandhaltung definiert werden, da es sich um mehr als nur die Ersetzung einzelner Komponenten geht. Nach Richtlinie 2008/57/EG Art. 2p bzw. Richtlinie 2016/797/EU Art. 2 Nr. 17 gilt als „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Bei der Erneuerung oder Umrüstung von Gleisen handelt es sich weder um Wartungs- oder Reparaturarbeiten noch um den Ersatz von einzelnen Teilen. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Um dies zu verhindern, plädieren für die Streichung von Punkt 2.2 und 2.3.
- Die **Erstellung oder Erneuerung von Brücken mit einer Überbaulänge** bis 15 m, wie in **Punkt 2.4 der Anlage 4** aufgeführt, kann aus unserer Sicht nicht als Instandhaltung definiert werden, da es sich auch bei kürzeren Brücken um neue/erneuerte, sicherheitsrelevante Baukonstruktionen handelt.  
Nach Richtlinie 2008/57/EG Art. 2p bzw. Richtlinie 2016/797/EU Art. 2 Nr. 17 gilt als „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Bei der Erstellung oder Erneuerung von Brücken mit einer Überbaulänge bis 15 m handelt es sich weder um Wartungs- oder Reparaturarbeiten noch um den Ersatz von einzelnen Teilen, sondern um den Neubau von kompletten, gleistragenden Ingenieurbauwerken.  
Damit wären die Erstellung oder Erneuerung von Brücken mit einer Überbaulänge bis 15 m genehmigungsfrei. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Wir plädieren daher für die Streichung von Punkt 2.4 oder für die Reduktion der relevanten Überbaulänge auf die Werte des bereits vorhandenen EBA-anerkannten technischen Regelwerks-Richtlinie 804.8002 (Definition „Brücke“:  $\geq 2$  m Stützweite bzw.  $\geq 2$  m lichte Weite bei Rahmen).  
Durch die Genehmigungspflicht erst ab 15 m, würden für bis zu 80 Prozent aller neuen/erneuerten Brückenbauwerke grundsätzlich genehmigungsfrei. Die Festlegung der Genehmigungsbefreiung anhand der Honorarzonen 4 oder 5 erscheint willkürlich, da auch sehr einfach konstruierte Brückenbauwerke die gleichen Anforderungen hinsichtlich Tragfähigkeit und Interoperabilität erfüllen müssen. Die Honorarzonen 4 oder 5 sollten daher aus Anlage 4 Punkt 2.4 gestrichen werden.

- Die **Erstellung oder Erneuerung von Stützbauwerken/Trögen** zur Stützung des Unterbaus von Gleisen mit einer Höhe von  $< 5,00$  m entsprechend **Punkt 2.6** kann nicht als Instandhaltung definiert werden, da es sich auch bei diesen kleineren Stützbauwerken um neue/erneuerte, sicherheitsrelevante Baukonstruktionen handelt.  
Nach Richtlinie 2008/57/EG Art. 2p) bzw. Richtlinie 2016/797/EU Art. 2 Nr. 17 gilt als „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Bei der Erstellung oder Erneuerung von Stützbauwerken/Trögen zur Stützung des Unterbaus von Gleisen mit einer Höhe von  $< 5,00$  m handelt es sich weder um Wartungs- oder Reparaturarbeiten noch um den Ersatz von einzelnen Teilen, sondern um den Neubau von kompletten, gleistragenden Ingenieurbauwerken.  
Damit wären die Erstellung oder Erneuerung von Stützbauwerken/Trögen zur Stützung des Unterbaus von Gleisen mit einer Höhe von  $< 5,00$  m genehmigungsfrei. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Um dies zu verhindern, plädieren für die Streichung von **Punkt 2.6**.  
Durch die Genehmigungspflicht erst ab  $\geq 5$  m würden für bis zu 90 % aller neuen/erneuerten Stützbauwerke grundsätzlich genehmigungsfrei.
- Die Erstellung oder Erneuerung von Erdkörpern unterhalb von Gleisen mit einer Höhe  $< 5,00$  m oder bei Strecken mit einer Streckengeschwindigkeit  $\leq 200$  km/h oder deren zugehörige geotechnische Untersuchung der geotechnischen Kategorie  $< 3$  entsprechend **Punkt 2.8** kann nicht als Instandhaltung definiert werden, da auch bei Erneuerung dieser kleineren Erdbauwerke neue statische und/oder dynamische Berechnungen erforderlich sind.  
Nach Richtlinie 2008/57/EG Art. 2p) bzw. Richtlinie 2016/797/EU Art. 2 Nr. 17 gilt als „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Bei der Erstellung oder Erneuerung von Erdkörpern unterhalb von Gleisen mit einer Höhe  $< 5,00$  m handelt es sich weder um Wartungs- oder Reparaturarbeiten noch um den Ersatz von einzelnen Teilen, sondern um den Neubau von kompletten, gleistragenden Ingenieurbauwerken.  
Damit wären die Erstellung oder Erneuerung von Erdkörpern unterhalb von Gleisen mit einer Höhe  $< 5,00$  m genehmigungsfrei. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Um dies zu verhindern, plädieren für die Streichung von **Punkt 2.8**.  
Durch die Genehmigungspflicht erst ab  $\geq 5$  m bzw. oder erst bei  $> 200$  km/h würden für bis zu 90 % aller neuen/erneuerten Erdbauwerke grundsätzlich genehmigungsfrei.

- Die Erstellung oder Erneuerung von Bahnsteigen oder Verkehrsanlagen mit Nutzerzahlen bis 1000 Personen pro Stunde entsprechend Punkt 2.11.4, 2.11.5, 2.11.6 kann nicht als Instandhaltung definiert werden.  
Nach Richtlinie 2008/57/EG Art. 2p) bzw. Richtlinie 2016/797/EU Art. 2 Nr. 17 gilt als „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Bei der Erstellung oder Erneuerung von Bahnsteigen oder Verkehrsanlagen handelt es sich weder um Wartungs- oder Reparaturarbeiten noch um den Ersatz von einzelnen Teilen, sondern um den Neubau von kompletten Bahnsteigen oder Verkehrsanlagen.  
Damit wären die Erstellung oder Erneuerung von Bahnsteigen oder Verkehrsanlagen genehmigungsfrei. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Um dies zu verhindern, plädieren wir für die Streichung von der **Punkte 2.11.4, 2.11.5, 2.11.6**.  
Durch die Genehmigungspflicht erst ab über 1000 Personen pro Stunde wäre die Anwendung der TSI PRM nur noch bei Maßnahmen an den großen Hauptbahnhöfen sichergestellt. Aus unserer Erfahrung gibt es erhebliche Mängel bzw. Abweichungen von der TSI PRM in der Planung und Realisierung bei der Erneuerung von Bahnsteigen oder Verkehrsanlagen, die nur durch die parallele EG-Prüfung ersichtlich werden.
- Es werden nur noch zertifizierte Oberleitungsbauarten zugelassen. Die Erstellung oder Erneuerung von Oberleitungsanlagen erst ab mehr als 4 Nachspannlängen oder mehr als 5000 m Kettenwerk je Gleis kann nicht als Instandhaltung definiert werden.  
Nach Richtlinie 2008/57/EG Art. 2p) bzw. Richtlinie 2016/797/EU Art. 2 Nr. 17 gilt als „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Bei der Erstellung oder Erneuerung von Oberleitungsanlagen handelt es sich weder um Wartungs- oder Reparaturarbeiten noch um den Ersatz von einzelnen Teilen, sondern um den Neubau von kompletten Oberleitungsanlagen und damit von sicherheitsrelevanten Anlagen.  
Die als Voraussetzung genannte Übereinstimmung der Planung und Ausführung mit der TSI ENE kann nicht einfach angenommen werden, sondern setzt die Überprüfung und Bestätigung durch eine Benannte Stelle voraus.  
Damit wären die Erstellung oder Erneuerung von Oberleitungsanlagen bis 4 Nachspannlängen oder bis als 5000 m Kettenwerk je Gleis genehmigungsfrei. In der Konsequenz wird dadurch die Konformität nicht sichergestellt, da weder eine Überprüfung auf Konformität mit den TSI stattfindet, noch eine Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA erteilt wird. Um dies zu verhindern, plädieren wir für die Streichung von **Punkt 3.2** mit Ausnahme des ersten Teilsatzes (Erstellung oder vollständige Erneuerung von Oberleitungsanlagen einschließlich Rückstromführung und Bahnerdung, die sich je Gleis über mehr als eine Nachspannlänge und mehr als 1500 m Kettenwerk erstrecken).

Wir bitten um Berücksichtigung der oben genannten Punkte im weiteren Gesetzgebungsverfahren und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen