



Vorstandsbereich Vorsitzender

Fachbereich Politik und Internationales

„Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ (Aktenzeichen: LA 15/5162.5/13-06)

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG

Stand: 06.02.2018

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) lud mit seiner Mail vom 18. Dezember 2017 Verbände zur Abgabe einer Stellungnahme ein. Darüber hinaus führte das BMVI am 12. Januar 2018 ein Fachgespräch zum Verordnungsentwurf durch.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft nimmt die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme gerne wahr und regt an, auch bei künftigen Verbändeanhörungen das Instrument des Fachgesprächs zu nutzen, da dies den Raum für konstruktive und klärende Diskussionen im Vorfeld der Abgabe von Stellungnahmen bietet.

Die „Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ stellt eine Mantelverordnung dar, die aus einer Eisenbahn-Inbetriebnahme-genehmigungsverordnung (EIGV) und einer Verordnung zur Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung besteht.

Der Verordnungsgeber führt dazu weiter aus, dass der vorgelegte Entwurf eine Weiterentwicklung der begonnenen Reform der Eisenbahnfahrzeugzulassung sei. Darüber hinaus hätte die Neufassung zum Ziel, ein umfassendes einheitliches Regelwerk zu schaffen, welches künftig neben dem Verfahren der Inbetriebnahme von Fahrzeugen nun auch die Zulassung der Eisenbahninfrastruktur regeln würde.

Zunächst ist positiv festzuhalten, dass es zu einer weiteren prozessualen Harmonisierung nationaler Vorschriften mit den Vorgaben aus der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG kommt. So enthält der Verordnungsentwurf Regelungen zu den „bestimmten Stellen“ für die Konformitätsbewertung mit den nationalen Vorschriften und deren Anerkennung. Diese Stellen waren bislang lediglich auf Basis von Interims-Regelungen tätig. Die Aufnahme des Themas in das vorliegende Regelwerk definiert in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge den am Verfahren Beteiligten eindeutige Verantwortlichkeiten und stärkt die Rechtssicherheit.

Der Verordnungsgeber wird dazu aufgefordert, das Schienensystem als Ganzes nicht weiter zu verteuern. Kritisch betrachtet die EVG in diesem Zusammenhang den Umstand, dass im Verordnungsentwurf wohl auf die Kosten für Bürokratie und Wirtschaft, nicht aber auf jene des Infrastrukturbetreibers eingegangen wird. Wir haben die Befürchtung, dass mit Inkrafttreten der Verordnung der DB Netz AG Zusatzkosten für die Vorhaltung, die Instandhaltung und den Betrieb des Bundesnetzes entstehen, welche ohne eine entsprechende Kostenübernah-

Wir leben Gemeinschaft



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Reinhardtstr. 23, 10117 Berlin

Mitglied:
des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB)
der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF)
der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)

me durch den Bund über die Trassenpreise den EVU in Rechnung gestellt werden müsste. Hierauf geht der Entwurf mit keinem Wort ein. Wir sehen die Gefahr einer überzogenen Bürokratie, welche auf Seiten der bundeseigenen Infrastruktur zu einem Anstieg der Kosten führt und vor allem in Bezug auf die Strecken der DB Netz AG mit geringer Auslastung eine wirtschaftliche Abwärtsspirale in Gang setzen könnte.

Aus diesem Grund fordern wir die Verordnungsgeber auf, die Strecken mit geringer Auslastung unter die in § 4 Absatz 1 Satz 2 aufgeführten Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen aufzunehmen.

Begründet auf die Sorge, dass diese Strecken durch die Verordnung unter weiteren wirtschaftlichen Druck geraten fordern wir, dass der Verordnung eine weitere Anlage 4 speziell zu § 4 beigefügt wird. Diese sollte eine Spezifikation im Hinblick auf Streckenprofil und –belastung enthalten, um dem EBA einen eindeutigeren Handlungsspielraum bei den Ausnahmenregelungen zu geben.

Neben diesem haben wir folgend weitere Vorschläge zur Änderung bzw. Anpassung einzelner Absätze der Verordnung (Änderungen in *kursiv* markiert bzw. gestrichen):

§ 7 (2) sollte wie folgt geändert werden:

Text VO-Entwurf	Änderungsvorschlag
<p>(2) Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dem Antragsteller innerhalb von vier Wochen nach Vorlage der Antragsunterlagen deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend prüft es die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens innerhalb von weiteren zwölf Wochen nach Ablauf der Frist von Satz 1 über den Antrag. Stellt es vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat es dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 oder 2 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.</p>	<p>2) Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dem Antragsteller innerhalb von vier Wochen nach Vorlage der Antragsunterlagen deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend prüft es die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens innerhalb von weiteren zwölf Wochen nach Ablauf der Frist von Satz 1 über den Antrag. <u>Die Festschreibung des anzuwendenden Regelwerks in der Eisenbahninfrastruktur ist mit dem Eisenbahn-Bundesamt über den gesamten Projektverlauf abzustimmen. Die abschließende Festlegung des anzuwendenden Regelwerks erfolgt spätestens 2 Jahre vor der Inbetriebnahme. Die Eisenbahn kann die EG-Prüferklärung/-en bis zu 4 Wochen vor der Inbetriebnahme vorlegen.</u> Stellt es vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat es dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes <u>6</u> ist die Frist nach Satz 1 oder 2 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.</p>

§ 10 (2) sollte folgende Fassung erhalten

Text VO-Entwurf	Änderungsvorschlag
<p>§10 Probefahrten</p> <p>(2) Das die Probefahrt durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Fahrzeughalter nach § 31 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat sich mit dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen. Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dem eine Probefahrt Ersuchenden diese innerhalb von drei Monaten nach erstmaliger Erklärung zu gewähren.</p>	<p>(2) Das die Probefahrt durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Fahrzeughalter nach § 31 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat sich mit dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen. Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dem eine Probefahrt Ersuchenden diese <u>innerhalb von drei Monaten nach erstmaliger Erklärung zu gewähren, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.</u></p> <p>Begründung Wird ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt, ist dies in einem Zeitraum von 3 Monaten durch das EIU nicht leistbar. Zudem würde dies beim EIU zu einer erheblichen Personalmehrung führen, da die heute über internes Regelwerk abgesicherten Prozesse durch ein formales Verfahren nach genannter Durchführungsverordnung zu ergänzen wären.</p>

§ 19 (1) 4 sowie (5) sollten wie folgt geändert werden:

Text VO-Entwurf	Änderungsvorschlag
<p>§19 (1) 4</p> <p>Für die Nachweise sind die nationalen technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen.</p>	<p>Für die Nachweise sind die nationalen technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen. <u>Diese Prüfbescheinigungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt ausschließlich im Rahmen von genehmigungspflichtigen Verfahren vorzulegen.</u></p>
<p>(5) Soweit von technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise über die Gewährleistung der mindestens gleichen Sicherheit zu führen. Hierfür ist die Durchführung eines Risikomanagementverfahrens nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 notwendig. Wenn keine signifikanten Änderungen nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorliegen, ist die Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode notwendig. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Basis dieser Ergebnisse eine Zustimmung im Einzelfall erteilen.</p>	<p>(5) Soweit von den <u>nationalen</u> technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise über die Gewährleistung der mindestens gleichen Sicherheit zu führen. Hierfür ist die Durchführung eines Risikomanagementverfahrens nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 notwendig. Wenn keine signifikanten Änderungen nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorliegen, ist die Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode notwendig. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Basis dieser Ergebnisse eine Zustimmung im Einzelfall erteilen.</p>

§ 22 (2) 2 und 3 sollten wie folgt geändert werden:

Text VO-Entwurf	Änderungsvorschlag
<p>(2)</p> <p>2. die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind oder</p> <p>3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.</p>	<p>2. die europäischen <u>technischen</u> Spezifikationen <u>für Interoperabilität</u>, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind oder</p> <p>3. die europäischen <u>technischen</u> Spezifikationen <u>für Interoperabilität</u> unvollständig sind.</p>

§ 24 (2) sollte wie folgt ergänzt werden:

Text VO-Entwurf	Änderungsvorschlag
<p>(2) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 6 Absatz 2 in Verbindung mit § 19 erfüllt sind.</p>	<p>(2) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 6 Absatz 2 in Verbindung mit § 19 erfüllt sind. <u>Der Prüfbescheinigung des Prüfsachverständigen nach §19 Absatz 1 Punkt 2 steht eine Prüferklärung des Eisenbahnunternehmens oder Erklärung der Typfreigabe des Eisenbahnunternehmens gleich.</u> <u>Bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Zulassungen oder andere zu diesem Zeitpunkt vorhandene Legitimierungen von Sicherungssystemen/elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen (Schaltungen, Komponenten, etc.) gelten als Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden weiterhin, soweit keine sicherheitlichen Erkenntnisse dem entgegenstehen oder die Behörde begründete Zweifel vorbringt. Es gelten gleichermaßen die technischen Regelwerke, die für ein bestehendes sicherungstechnisches oder elektrotechnisches System bei bisherigen Legitimierungen zu Grunde gelegt wurden, bei Ergänzung, Ersatz oder Funktionserweiterung für zukünftige Legitimierungen weiter.</u></p>

§ 28 (1) sollte wie folgt ergänzt werden:

VO-Entwurf	Änderungsvorschlag
<p>(1) Wer nach den Vorschriften des Teil 2 oder 3 eine Genehmigung erhalten hat, ist verpflichtet, die Genehmigung und die zur Erlangung der Genehmigung erforderlichen Nachweise so lange aufzubewahren, wie der Bestandteil des Eisenbahnsystems dem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er den Bestandteil des Eisenbahnsystems, sind die Unterlagen mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber.</p>	<p>(1) Wer nach den Vorschriften des Teil 2 oder 3 eine <u>Inbetriebnahmegenehmigung</u> erhalten hat, ist verpflichtet, die <u>Inbetriebnahmegenehmigung</u> und die zur Erlangung der <u>Inbetriebnahmegenehmigung</u> erforderlichen Nachweise so lange aufzubewahren, wie der Bestandteil des Eisenbahnsystems dem Verwendungszweck dienen kann. Veräußert er den Bestandteil des Eisenbahnsystems, sind die Unterlagen mit auszuhändigen. Satz 1 gilt entsprechend für den Erwerber.</p>

Anlage 1 sollte wie folgt geändert werden:

S. 44: 5.2.1 und 5.2.4 b) sowie 5.2.5	ERTMS-ETCS
---------------------------------------	-----------------------

Anlage 2 sollte wie folgt geändert werden:

S. 47: 2.1.2	Zugsteuerungs- und Zugsicherungseinrichtungen Zugbeeinflussungseinrichtungen, (...)
--------------	--

Anlage 3 sollte wie folgt konkretisiert werden:

S. 51: 2.1.2:	* einfügen, weil keine TSI-Regelung für Achslasten > 22.5 t besteht u. damit EG-Prüfung für höhere Achslasten ins Leere läuft.
---------------	--

Berlin, 06.02.2018

Ansprechpartnerin:

Internationales und Infrastrukturpolitik
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Vorstandsbereich Vorsitzender
Reinhardtstraße 23
10117 Berlin

Telefon:

Fax:

Mobil:

E-Mail: