



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>

