

Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V.
Präsidium



VDEI · Kaiserstraße 61 · 60329 Frankfurt am Main

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G 12
Stichwort: „BVWP 2030“
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Nfz
LA15
Bi 6/2 → LA 15
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur ②
Eing. 06. Feb. 2018
✓ Anl. 3211/14

Dr.-Ing. Thomas Mainka
Präsident des VDEI
Telefon ...
Telefax ...
Mobil ...

Besuchen Sie uns im Internet:
[http:// www.vdei.de](http://www.vdei.de)

Frankfurt/Main, den 04.02.2018

Stellungnahme VDEI e.V. zur Verbändeanhörung EIGV – Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften - Anmerkungen zum Referentenentwurf
Aktenzeichen: LA 15/5162.5/13-06

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf unser Schreiben vom 02.02.2018 zum gleichen Aktenzeichen teilen wir Ihnen mit, dass wir Ihnen nach weiteren fachlichen Abstimmungen in unserem Verband doch noch unsere Anmerkungen zum Referentenentwurf übermitteln wollen.

Aufgrund der Kürze zur Behandlung der Thematik in unserem Berufsverband stellen wir unsere Position zu den komplexen Themen in diesem Fall ergänzend durch eine beispielhaft anliegende fachspezifische Bearbeitung (siehe Anlage zur Fachrichtung Konstruktiver Ingenieurbau) dar.

Der Entwurf der EIGV beruht auf Vorgaben aus EU-Verordnungen, in denen auch die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden bereits definiert sind.

Als Ingenieurverband mit Mitgliedern in allen Bereichen des Eisenbahnsystems sind wir gehalten, sowohl die Ingenieure der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Ingenieurbüros wie auch die Ingenieurkollegen bei den Aufsichtsbehörden zu vertreten. Somit stellt der beigefügte Beitrag ein wesentlicher Aspekt zur fachlichen Beurteilung dar, deckt jedoch nicht alle Fachsparten des Bahnsystems ab. Wir bitten Sie, diesen Hinweis bei der weiteren Behandlung in Ihrem Referat zu berücksichtigen.

Wir sehen das Geschäftsmodell der Regionalnetze und Regionalbahnen im Zuständigkeitsbereich des EBA mit dem Ziel einer vereinfachten Infrastruktur und Betriebsführung durch die Verordnung in Frage gestellt. Eine Verteuerung der Eisenbahninfrastruktur verhält sich aus unserer Sicht kontraproduktiv zu den Zielen der Verkehrspolitik. Hier sollte weiter ein nationaler Weg gesucht werden, der nicht im Widerspruch zur grundsätzlichen Verpflichtung der Umsetzung der EU-Vorgaben

stehen. Eine Reihe von Formulierungen zu Ausnahmen von der Anwendung der EU-Vorgaben sind im Verordnungsentwurf noch unscharf und bedürfen einer Klarstellung.

Den Besonderheiten und unterschiedlichen Vorgehensweisen in der Bautechnik (IOH) und Ausrüstungstechnik (STE) wurde bisher in den Verwaltungsvorschriften des EBA VV BAU bzw. VV BAU-STE Rechnung getragen. Die EIGV kann hier nur den übergeordneten Rahmen vorgeben.

Der VDEI setzt sich für den Erhalt der fachspezifischen Untersetzung in den VV und deren an die EIGV angepasste Fortschreibung ein. An unserm Beispiel sollen die Besonderheiten des konstruktiven Ingenieurbaus in die EIGV zu integrieren dargestellt werden.

Im Verordnungsentwurf sind nur sehr kurze Übergangsfristen von max. 1 Jahr vorgesehen. Dies reicht für laufende Infrastrukturprojekte nicht aus, um die neue Verordnung zeit- und kostengerecht umzusetzen. Ein Übergangszeitraum von 2-3 Jahren sollte hier mindestens eingeräumt werden.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie unsere Stellungnahme in Ihre Vorlage einfließen lassen und stehen Ihnen selbstverständlich für Fragen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: Beitrag VDEI Fachausschuss Konstruktiver Ingenieurbau.

Anlage
Beitrag
VDEI Fachausschuss Konstruktiver Ingenieurbau

Dr.-Ing. Thomas Mainka
Präsident des VDEI
Telefon
Telefax
Mobil 0.

Besuchen Sie uns im Internet:
[http:// www.vdei.de](http://www.vdei.de)

Frankfurt/Main, den 01.02.2018

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur
Dreizehnte Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

- Eisenbahnwesen im Bereich Infrastruktur und im Bereich Fahrzeuge
- Bereich Fahrzeuge weitgehend europarechtlich harmonisierten Vorschriften
- Bereich Infrastruktur Vielzahl von nationalen Vorschriften und ergänzend notwendige Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.
- Umbenennung der Transeuropäische –Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) in die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) – enthält nicht mehr ausschließlich die Umsetzung europäischer Vorgaben, sondern berücksichtigt auch einen nationalen Teil und regelt Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren.

1. Anmerkung

§ 2 Begriffsbestimmung

zu Nr. 14 „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr **und gliedert sich in die Anlagen für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr; Anlagen für den Schienenpersonennahverkehr sind ausgenommen.**

Begründung: Die Interoperabilität sollte sich nicht auf die Anlagen des Schienenpersonennahverkehrs beziehen. Diese sind i.d.R. nicht interoperabel und fordern daher grundsätzlich Ausnahmegenehmigung bzw. es ist unverhältnismäßig und volkswirtschaftlich unangemessen bei der Erstellung und Instandhaltung hier die grundlegenden Anforderungen der Interoperabilität hinsichtlich der Bahnsteiglänge zu fordern. Durch die Einhaltung des nationalen Regelwerkes ist kein Risiko für den Eisenbahnverkehr vorhanden.

Die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrshalts des Schienenpersonenfernverkehrs an

Präsidium

Verkehrsstationen des Schienenpersonennahverkehrs ist zudem eher sehr unwahrscheinlich.

Vorschlag: So, wie für den Transeuropäische Eisenbahnverkehr ein Streckennetz TEN festgelegt wurde bzw. ein Eisenbahnnetz mittels Streckendatenbank definiert wurde, wo die Technischen Spezifikationen Interoperabilität angewandt werden, sollte speziell für den Schienenpersonenverkehr eine Verkehrsstationsdatenbank erstellt werden, die interoperabel für den Schienenpersonenfernverkehr sind.

2. Anmerkung

§ 5 Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften

zu (1). Zusätzlicher Absatz

Die in den TSI'en enthaltenen offenen Punkte sind im Rahmen der EG-Prüfung national zu klären.

Begründung: Die TSI'en enthalten offene Punkte. Diese müssen im Rahmen der EG-Prüfung national geprüft werden.

3. Anmerkung

§ 5 Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften

zu 3.

... für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zusätzlich geltenden **nationale** technischen Vorschriften.

Begründung: Zusätzlich sollten nur national geltende Vorschriften ergänzend angewandt werden, das bedeutet die von den TSI'en national abweichenden Parameter müssen auch eingehalten werden.

4. Anmerkung

§ 7 Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

(3) Hat das Eisenbahn-Bundesamt begründete Zweifel an der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, kann es verlangen, dass der Antragsteller vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser Prüfungen vorlegt. In diesem Fall unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission unverzüglich über die ergänzenden Prüfungen zur EG-Prüferklärung nach § 6 Absatz 2 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a unter Angabe der Gründe nach Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG.

Zur Vorbereitung der Inbetriebnahmegenehmigung kann sich das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich sämtliche Nachweise vorlegen lassen.

