

Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets

I. Zu Artikel 1 der Verordnung - ESiV

Zu § 2 Nr. 2 ESiV-E – Definition der Sicherheitsvorschriften

Wir halten die Definition der Sicherheitsvorschriften für zu weit und sehen die Gefahr, dass nach § 3 ESiV Notifizierungspflichten entstehen, die über die Intention des EU-Gesetzgebers hinaus gehen.

Wir schlagen deshalb vor die Definition in Nr. 2 wie folgt zu fassen:

2. „Sicherheitsvorschriften“ **alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften** ~~Regeln~~, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnbetriebssicherheit enthalten und die für mehr als eine Eisenbahn oder für Dritte gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese ~~Regeln~~ **Vorschriften** festlegt, mit Ausnahme der durch die Vorschriften der Europäischen Union oder der durch die internationalen Vorschriften festgelegten Anforderungen. **Schienenetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind keine Sicherheitsvorschriften im Sinne diese Verordnung, auch wenn sie Sicherheitsvorschriften im Sinne des Satz 1 enthalten.**

Begründung zum Änderungsvorschlag:

Hierdurch wird zu einen - entsprechend der Definition in Art. 3 Nr. 3 der RL (EU) 2016/798 - klargestellt, dass es nur um verbindlich erlassene Vorschriften geht. Zum anderen bedarf es einer eindeutigen Regelung im Verordnungstext, dass die Nutzungsbedingungen für die Eisenbahninfrastruktur nicht von der Definition der zu notifizierenden Sicherheitsvorschriften erfasst sind.

Der bloße Hinweis in der Begründung zum Verordnungsentwurf ist unseres Erachtens nicht ausreichend.

Ferner sollte in der Begründung § 2 Nr. 2 ESiV ausdrücklich klargestellt werden, dass **betriebliches und technisches Regelwerk, das Eisenbahnen mit Geltung für ihr Unternehmen in Kraft setzen, nicht unter den Begriff der Sicherheitsvorschriften fällt.**

Zu § 3 Abs. 5 Satz 2 ESiV-E

Hier sollte festgelegt werden, innerhalb welcher Frist die Zustimmung der Behörde zu erfolgen hat und welche Rechtsfolgen (Fiktion der Zustimmung?) bei einem Ausbleiben einer Reaktion der Behörde innerhalb der festgelegten Frist eintreten.

Zu § 4 Nr. 2 ESiV-E

Die Formulierung der Nr. 2 entspricht unseres Erachtens nicht dem Art. 10 Abs. 2 b) der RL (EU) 2016/798. Voraussetzung für die Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist nach der Richtlinie neben der Einführung eines SMS nunmehr, dass „das Eisenbahnunternehmen gegebenenfalls die Anforderungen erfüllt, die in den gemäß Artikel 8 notifizierten nationalen Vorschriften niedergelegt sind“. Die vorgeschlagene Formulierung „besondere Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden

Schiennetz oder den einzelnen Schienenwegen“ nimmt dagegen aus unserer Sicht eher noch auf die alte Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EU und die dort in Art. 10 Abs. 2 b) enthaltene Formulierung Bezug.

Zu § 9 Abs. 2 ESiV-E

Wir regen an, Absatz 2 näher an Art. 10 Abs. 15 der Richtlinie (EU) 2016/798 angelehnt zu formulieren:

*(2) **Die Agentur und die Sicherheitsbehörde können** ~~Eine Sicherheitsbescheinigung kann im Fall wesentlicher Änderungen von Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit~~ **eine Überprüfung der Sicherheitsbescheinigung anordnen.** ~~ganz oder teilweise geändert werden.~~*

Zu § 20 ESiV-E

In Abs. 1 sollte der Bezug zur VO (EU) 402/2013 gestrichen werden. Der hier umzusetzende Art. 4 Abs. 3 c) der RL (EU) 2016/798 fordert nur, dass den anderen Akteuren Maßnahmen zur Risikobegrenzung auferlegt werden. Dass diese Maßnahmen nach den Vorgaben der VO (EU) 402/2013 erfolgen müssen, ist nicht vorgegeben. Vielmehr ist diese Verordnung nur anzuwenden, wenn die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Abs. 22 AEG selbst zu den Adressaten der VO (EU) 402/2013 gehören und selbst signifikante Änderungen am Eisenbahnsystem verantworten.

In Abs. 2 sollte zur Vermeidung von Unklarheiten die „gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle nach Artikel 6 Abs. 1 c) der RL (EU) 2016/798“ genau benannt werden, also explizit auf die VO (EU) 1078/2012 Bezug genommen werden.

Zu § 23 ESiV-E

Es sollte hier oder in einer Übergangsregelung klargestellt werden, dass der Sicherheitsbericht nach § 23 mit der Frist 31. Mai erstmalig zum 31. Mai 2021 (rückwirkend für das dann vorangegangene Jahr 2020) zu erstellen ist. Der Sicherheitsbericht für das Jahr 2019 richtet sich noch nach der derzeitigen ESiV.

II. Zu Artikel 2 der Verordnung - EIGV

Grundsätzliches

Der vorliegende Verordnungsentwurf soll der Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets dienen. Allerdings enthält der Entwurf zur EIGV Regelungen, die über die europarechtlichen Anforderungen hinausgehen und die für die Eisenbahnen zum Teil erhebliche Nachteile bringen:

Zum einen werden Bereiche den EU-rechtlichen Zulassungsverfahren unterworfen, die gar nicht dem Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 und der VO (EU) 2018/545 unterliegen. Dies betrifft insbesondere die **funktional getrennten Netze der S-Bahnen Berlin und Hamburg**. Diese Netze und die darauf verkehrenden Fahrzeuge unterliegen

gemäß Art. 1 Abs. 3 c) der RL 2016/797 ausdrücklich nicht dem Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie und damit auch nicht der VO (EU) 545/2018. Sie sollten daher nicht - entgegen dem Willen des EU-Gesetzgebers - durch eine rein nationale Regelung den EU-rechtlichen Vorschriften, insbesondere dem Verfahren nach der VO (EU) 545/2018 unterworfen werden. Selbst wenn diese Netze und die darauf verkehrenden Fahrzeuge weitgehend von der Anwendung der TSI ausgenommen sind, so bedeutet doch die Anwendung der in der VO (EU) 545/2018 enthaltenen Verfahren, Genehmigungsarten etc. einen erheblichen Mehraufwand sowie sehr kritische Verzögerungen für laufende Projekte. Dem steht für die betroffenen Eisenbahnen keinerlei Vorteil im Vergleich zum bisherigen Verfahren gegenüber. Nach den derzeit vorgeschlagenen Regelungen könnten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von S-Bahn-Fahrzeugen sogar bei der europäischen Eisenbahnagentur beantragt werden. Es würde also durch eine rein nationale Regelung die Zuständigkeit einer europäischen Behörde begründet, und das für Fahrzeuge, die nach EU-Recht nicht in den Anwendungsbereich der einschlägigen Verordnungen fallen. Allein schon an daran wird aus unserer Sicht deutlich, dass der im EIGV-Entwurf enthaltene Verweis auf die Zulassungsverfahren nach der VO (EU) 2018/545 für Bereiche, die nicht der Interoperabilitätsrichtlinie unterliegen, rechtlich zweifelhaft ist. Wir bitten daher dringen darum, für die in Art. 1 Abs. 3 RL (EU) 2016/797 genannten Bereiche die bisherigen Regelungen über die Inbetriebnahmegenehmigung beizubehalten.

Zum anderen enthält der EIGV-Entwurf im Bereich der **Genehmigung von Eisenbahninfrastruktur umfassende Ausweitungen von Genehmigungstatbeständen**. Wir regen dringend an, diese Regelungen, die insbesondere in Anlage 3 neu enthalten sind, nicht in diesem Umfang umzusetzen.

Die geplante Ausweitung der Genehmigungstatbestände steht im deutlichen Widerspruch zum Bestreben des Bundes und der Deutschen Bahn, Planungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des Programms „Starke Schiene“ deutlich auszuweiten und zu beschleunigen.

Die behördlichen Verfahren sind im Gegensatz zu der geplanten Fortschreibung - insbesondere für einfache Maßnahmen im Bestandsnetz - weiter zu vereinfachen, um die Mittel erheblich effizienter einzusetzen und die Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen. Das gilt nicht nur für die baurechtlichen Verfahren (Planungsbeschleunigungsgesetz), sondern vielmehr auch für die bauaufsichtlichen Verfahren der EIGV und die internen EBA Richtlinien (VV IBG Infrastruktur, VV Bau, VV Bau STE).

Mit der Einführung der EIGV im August 2018 konnte zwischen komplexen Neubauprojekten und der Erneuerung im Bestand unterschieden werden. Diese Möglichkeit zur Vereinfachung fand bisher leider nur geringe Berücksichtigung in den Verwaltungsvorschriften des EBA. Durch die geplante Fortschreibung der EIGV würden die für bundeseigene Infrastrukturanlagen relevanten Regelungen jetzt sogar wieder deutlich ausgedehnt.

Die wesentlichen Punkte, welche zu einer Ausweitung der Genehmigungstatbestände führen würden, sind in der Kommentierung zu Anlage 3 (Synopsis EIGV, DB Netz) kenntlich gemacht.

Die Zahl der genehmigungspflichtigen Fälle würde sich erheblich erhöhen und mit einem deutlich höheren Zeit- und Kostenaufwand für EG-Prüfverfahren einhergehen. Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist u.E. daher unrealistisch niedrig angesetzt. Allein bei DB

Station&Service entstehen voraussichtlich deutlich höhere Prüf- und Planungskosten von ca. 13,5 Mio. Euro pro Jahr, die im LuFV III-Budget nicht kalkuliert sind.

Eine Begründung für die Notwendigkeit dieser Gesetzesänderungen und insbesondere eine Rechtfertigung der negativen Folgen fehlt. Die in der Synopse kritisierten Verschärfungen werden in der Begründung überwiegend nicht erwähnt.

Die geforderten Genehmigungsverfahren gehen weit über die Anforderungen des bisherigen Eisenbahnrechts und der EU-Verordnungen hinaus. Spielräume zur Verfahrensvereinfachung werden nicht genutzt. Auch sind Sicherheitsaspekte nicht betroffen, denn die DB ist nach dem Eisenbahnrecht für den sicheren Bau und Betrieb eigenverantwortlich tätig, ganz unabhängig von der Genehmigungspflicht.

Die diesbezüglichen geplanten Änderungen in der EIGV sind daher nicht weiter zu verfolgen. Vielmehr sollten zur Unterstützung der politischen Zielsetzung Vereinfachungen in die Genehmigungsprozesse für Bauprojekte in die EIGV-Novelle einfließen.

Zu den einzelnen Vorschriften des EIGV-Entwurfs

Wir verweisen auf die als Anlagen beigefügten Dokumente:

1. **Synopse EIGV mit Anmerkungen DB**
2. **Synopse Verbändeanhörung EIGV DB Netz** (enthält speziell die Stellungnahme von DB Netz, DB S&S und DB Energie GmbH)
