

Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit im Prüfwesen

Digitale Schiene ermöglichen: Nationale Sonderwege abbauen, Prüfsystem stärken



Nicht fehlende Technik und finanzielle Ressourcen, sondern die bestehenden Rahmenbedingungen für das Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem bremsen die Digitalisierung der Schiene. Widersprüchliche Anforderungen, komplexe bürokratische Verfahren und steigende Kosten beeinträchtigen nicht nur die Leistungsfähigkeit der Prüforganisationen, sondern verzögern vielmehr die Umsetzung dringend benötigter Infrastrukturprojekte. Während Politik, Bahnbranche und Prüforganisationen die Verkehrswende vorantreiben wollen, bleibt die Umsetzung an strukturellen Defiziten im Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem hängen.

Dabei ist die Ausgangslage eindeutig: Die „Digitale Schiene Deutschland“ ist kein optionales Modernisierungsprojekt, sondern eine Schlüsselvoraussetzung für mehr Kapazität, Effizienz und Sicherheit im bestehenden Netz. Digitale Leit- und Sicherungstechnik, automatisierte Betriebsprozesse und systemübergreifende Integration können erhebliche Leistungssteigerungen ermöglichen - jedoch nur, wenn auch die regulatorischen Rahmenbedingungen darauf ausgerichtet werden.

Die Verantwortung für diese Rahmenbedingungen liegt beim Gesetzgeber und den zuständigen Ressorts im Bund. Fakt ist: Das bestehende Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem ist nicht auf die Anforderungen moderner, softwaregetriebener und hochkomplexer Eisenbahnsysteme ausgelegt. Statt Innovation zu ermöglichen, verhindert es die Umsetzung zentraler Infrastrukturprojekte durch Doppelstrukturen, unklare Zuständigkeiten und fehlende europäische Anschlussfähigkeit.

Die Konsequenzen sind gravierend: Projekte verzögern sich, Kosten steigen, und die Lücke zwischen politischen Zielen und operativer Realität wird immer größer. Fördermittel und politischer Wille allein reichen nicht aus, solange die regulatorischen Rahmenbedingungen der begrenzende Faktor sind.

Vor diesem Hintergrund ist das Bundesministerium für Verkehr und der Deutsche Bundestag gefordert, die regulatorischen Rahmenbedingungen grundlegend zu modernisieren. Deutschland braucht ein modernes, leistungsfähiges und europakompatibles Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem, das Verfahren beschleunigt, Kapazitäten erschließt und Innovation ermöglicht. Die Modernisierung der regulatorischen Rahmenbedingungen ist keine Detailfrage - sie ist eine zentrale Voraussetzung für die Verkehrswende.

Executive Summary

Das bestehende Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem der Bahninfrastruktur ist strukturell nicht auf die Anforderungen einer digitalen und europäischen Schiene ausgerichtet. Historisch gewachsene, stark personenbezogene Anerkennungslogiken, nicht mehr zeitgemäße Qualifikationsanforderungen

sowie begrenzte und unflexible Einsatzmöglichkeiten führen zu einem zunehmenden Mangel an verfügbaren Prüfkapazitäten. Gleichzeitig verhindern nationale Sonderwege, fragmentierte Zuständigkeiten und parallele Bewertungsstrukturen eine effiziente Nutzung vorhandener Expertise – insbesondere im europäischen Kontext.

Die Folge ist ein Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem, das weder effizient noch skalierbar ist. Doppelprüfungen, unklare Verantwortlichkeiten und komplexe Verfahren erzeugen Verzögerungen, steigende Kosten und sinkende Planungssicherheit. Gerade bei digitalen, softwaregetriebenen Infrastrukturprojekten wird deutlich, dass die bestehenden Strukturen nicht geeignet sind, interdisziplinäre, dynamische und systemübergreifende Anforderungen abzubilden. Das System ist nicht nur ineffizient – es wird zum Risiko für die Umsetzung zentraler Infrastrukturprojekte. **Damit ist die Reform des Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystems eine zentrale politische Gestaltungsaufgabe des Bundesministeriums für Verkehr und des Deutschen Bundestags.** Ohne eine grundlegende Neuausrichtung auf organisationsbasierte, klar gesteuerte und europäisch integrierte Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungsstrukturen droht die Umsetzung zentraler Infrastrukturvorhaben dauerhaft hinter den politischen Zielsetzungen zurückzubleiben.

Kernforderungen

Deutschland braucht ein modernes, einheitliches und europakompatibles Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem

- Ein leistungsfähiges Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem braucht eine klare Systemlogik: Akkreditierung durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) und darauf aufbauende Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Diese Rollenklärung beseitigt Parallelstrukturen, stärkt die europäische Vergleichbarkeit und schafft die Grundlage für beschleunigte Genehmigungsprozesse.
- Klare Rollen brauchen klare Zuständigkeiten: Aufbauend auf der Trennung von Akkreditierung (DAkkS) und Anerkennung (EBA) muss die Rolle des EBA als zentrale Entscheidungsinstanz eindeutig definiert werden, um Abstimmungsaufwände zu reduzieren, Akkreditierungs- und Anerkennungsverfahren zu beschleunigen und einheitliche Entscheidungen sicherzustellen.
- Ein zukunftsfähiges Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungswesen erfordert eine grundlegende Modernisierung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV): Die bestehenden personenbezogenen Einzelanerkennungen sollten durch organisationsbasierte, interdisziplinäre Kompetenzstrukturen ersetzt werden, die besser auf die Anforderungen digitaler Systeme und europäischer Verfahren ausgerichtet werden können. Nur so entsteht eine skalierbare, europäisch anschlussfähige und leistungsfähige Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungsarchitektur für die digitale Schiene.

- Für ein modernes Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem sind Fachkräfte mit entsprechenden Qualifikationen erforderlich: Dafür müssen nicht nur die Qualifikationsanforderungen modernisiert, sondern auch die Einsatzgrenzen flexibler gestaltet und europäische Kompetenzen und Qualifikationen integriert werden. Eine umfassende Modernisierung der Qualifikations- und Einsatzlogik ist die Voraussetzung dafür, die Kapazitäten schnell und nachhaltig zu erhöhen.
- Ein kohärentes Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem braucht eine gemeinsame fachliche Leitlinie: Die Sektorleitlinie für die Zulassungsbewertung von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen muss konsequent europäisch ausgerichtet und als verbindlicher Orientierungsrahmen weiterentwickelt werden, um Rollen klar zu definieren, Doppelstrukturen zu vermeiden und eine einheitliche, durchgängige und rechtssichere Anwendung System sicherzustellen.

Analyse

Die Digitalisierung der Schiene erfordert ein modernes Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem.

1. Personenbezogene Anerkennung statt organisationsbezogener Verantwortung

Die derzeitige Ausgestaltung des Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystems im Bereich der Bahninfrastruktur stellt ein zentrales strukturelles Hemmnis dar. Das historisch gewachsene, stark personenbezogene System ist nicht dazu geeignet, die Anforderungen moderner, digitalisierter Infrastrukturprojekte zu erfüllen.

Insbesondere in der Leit- und Sicherungstechnik handelt es sich zunehmend um hochkomplexe, interdisziplinäre Vorhaben, die Engineering, Software, funktionale Sicherheit, Cybersecurity und Systemintegration umfassen. Diese Komplexität erfordert moderne und belastbare Kompetenz- und Verantwortungsstrukturen, die organisatorisch abgesichert sind. Das bestehende Modell individueller Anerkennungen kann die wachsende Komplexität digitaler Bahnsysteme nicht mehr ausreichend abbilden.

Hinzu kommen widersprüchliche Anforderungen, die für akkreditierte Prüforganisationen kaum erfüllbar sind. So wird etwa Planungserfahrung gefordert, die aber den Unabhängigkeitsanforderungen nach ISO 17020 bzw. ISO 17065 widerspricht. Die zusätzliche Spezialisierung auf einzelne Stellwerkstypen erhöht den Aufwand für Anerkennungen erheblich und schränkt die flexible Einsatzfähigkeit von Fachpersonal ein. Die Folge ist ein struktureller Mangel an Prüfkapazitäten mit direkten Auswirkungen auf Projektlaufzeiten, Kosten und Planungssicherheit. Individuell anerkannte Sachverständige werden zu Engpassfaktoren, während der Bedarf an Prüfleistungen weiter steigt.

Aus Sicht des TÜV-Verbands ist daher ein Systemwechsel erforderlich: Die Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungsberechtigung muss auf organisationsbasierte Kompetenzstrukturen verlagert werden. Eine organisationsbezogene Anerkennung schafft stabile Verantwortlichkeiten, ermöglicht interdisziplinäre Teamarbeit, verbessert Wissensmanagement und erhöht die Verfügbarkeit von Fachkompetenz. Projektverzögerungen werden reduziert und Haftungsfragen können besser adressiert werden.

Die vorhandenen Defizite sind seit der EPSV-Novellierung 2019/2021 bekannt, ein konsequenter Systemwechsel ist jedoch bislang ausgeblieben. Um die Digitalisierung der Schiene wirksam zu unterstützen, bedarf es daher einer grundlegenden Reform hin zu organisationsbezogenen, digitalen und beschleunigten Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungsstrukturen.

2. Qualifikation, Einsatzgrenzen und Fachkräftesituation als Vollzugsrisiko

Der Fachkräftemangel im eisenbahnrechtlichen Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungswesen ist ein strukturelles Problem mit direkten Auswirkungen auf die Umsetzungsfähigkeit zentraler Infrastruktur- und Digitalisierungsprojekte. Aufgrund der wachsenden Komplexität von Bahnsystemen haben sich die Anforderungen an Kompetenzen und Ressourcen grundlegenden verändert. Dieser Wandel wird durch die bestehenden regulatorischen Rahmenbedingungen nicht ausreichend adressiert.

Die geltenden Vorgaben zu Qualifikation und Einsatzbereichen sind überwiegend auf klassische, komponentenorientierte Prüfansätze ausgerichtet und bilden die Anforderungen digitaler, softwaregetriebener Systeme nur unzureichend ab. Komplexe Systemarchitekturen und integrierte Leit- und Sicherungstechnik erfordern die Einbeziehung und Zusammenarbeit unterschiedlicher Disziplinen, was aber regulatorisch nicht angemessen berücksichtigt wird.

Zugleich bleibt europäische Expertise weitgehend ungenutzt. Qualifiziertes Personal aus anderen Mitgliedstaaten kann aufgrund nationaler Anerkennungsgrenzen nicht flexibel eingesetzt werden. Die bestehende Systematik verhindert die effiziente Nutzung verfügbarer Kompetenzen und verzögert damit auch die Umsetzung wichtiger Projekte.

Auch gesetzliche Regelwerke, insbesondere die VV PSV STE, tragen bislang nicht zur notwendigen Öffnung und Skalierung des Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungswesens bei. Gleichzeitig erschwert die stark personenbezogene Anerkennungslogik den Nachwuchsaufbau: Langwierige Verfahren, eingeschränkte Einsatzmöglichkeiten und hohe individuelle Verantwortung wirken abschreckend.

Hinzu kommen intransparente Inhouse-Strukturen, die den Wissens- und Kompetenztransfer erschweren und die Einbindung externer Expertise behindern. Insgesamt entsteht ein erhebliches Vollzugsrisiko: Ohne grundlegende Reform des Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungswesens droht eine dauerhafte Unterdeckung sicherheitsrelevanter Prüfleistungen. Dies steht im Widerspruch zu den politischen Zielen der Verkehrswende und zur angestrebten Leistungssteigerung des Systems Schiene.

3. Erfordernis einer beschleunigungsfähigen, europakompatiblen Systemlogik

Die Modernisierung des Prüf-, Bewertungs- und Anerkennungssystems erfordert eine grundlegende Neuausrichtung, die nationale Reformbedarfe mit europäischer Anschlussfähigkeit verbindet. Die Digitalisierung der Schiene kann nur wirksam werden, wenn Verfahren und Nachweislogiken nahtlos in den europäischen Rechtsrahmen integriert sind und keine zusätzlichen nationalen Hürden schaffen.

Derzeit entwickelt sich der europäische Rechtsrahmen dynamisch, während die nationale Umsetzung in Deutschland nicht Schritt hält. Dies führt zu Reibungsverlusten, erhöhtem Abstimmungsaufwand und geringerer Planungssicherheit.

Eine punktuelle Anpassung reicht nicht aus. Erforderlich ist eine strukturelle Reform hin zu einem digitaltauglichen und europakompatiblen System, das die Umsetzung von Projekten beschleunigt und nicht verzögert. Dazu gehört insbesondere die Einführung von organisationsbasierten Kompetenzstrukturen sowie die Ausrichtung von Qualifikations- und Nachweisanforderungen auf digitale Systeme und moderne Projektmethoden. Auch die Prozesse selbst müssen modernisiert werden. Prüf- und Zulassungsverfahren müssen Parallelisierung, Iteration und kontinuierliche Nachweisführung ermöglichen. Lineare und fragmentierte Abläufe sind für komplexe Systemvorhaben wie ETCS oder digitale Stellwerke nicht mehr geeignet.

Nationale Sonderwege wirken zunehmend als Standortnachteil. Sie erschweren grenzüberschreitende Zusammenarbeit, beschränken den Zugang zu Expertise und reduzieren die Skalierbarkeit von Lösungen. Deutschland benötigt eine Systemlogik, die Beschleunigung zum Regelfall macht und europäische Anschlussfähigkeit sicherstellt. Andernfalls droht die Digitalisierung der Schiene an nationalen Verfahrensgrenzen zu scheitern.

4. Europäische Standardisierung als faktischer Maßstab

Die Entwicklung der Eisenbahnsysteme erfolgt im europäischen Kontext mit klar definierten Standards. Insbesondere NoBo, DeBo und AsBo haben einen klar definierten europäisch harmonisierten Rahmen und sind damit Maßstab für moderne Eisenbahnprojekte.

Hersteller, Betreiber und Projektträger agieren in einem europäischen Markt, in dem Nachweise und Bewertungen grenzüberschreitend anschlussfähig und vergleichbar sein müssen. Nationale Sonderwege sind ein strukturelles Risiko. Wo nationale Verfahren nicht in europäische Logiken integriert sind, entstehen Doppelprüfungen, zusätzliche Schnittstellen und erhöhter Abstimmungsaufwand. Dies führt zu Verzögerungen, steigenden Kosten sowie geringerer Akzeptanz und Marktfähigkeit neuer Technologien.

Zudem erschweren nationale Sonderwege den Zugang zu internationaler Expertise und die Skalierung von Innovationen. Dies schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems Schiene. Erforderlich ist eine konsequente Ausrichtung nationaler Strukturen an den europäischen Rahmenwerken. Europäische Standardisierung ist die Grundlage für ein leistungsfähiges, interoperables und zukunftsfähiges Eisenbahnsystem.

5. Akkreditierung neu ausrichten: Europäische Gleichstellung statt nationaler Sonderwege

Die Akkreditierung ist ein zentraler Baustein eines funktionierenden Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystems. Die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) verfügt grundsätzlich über die strukturellen Voraussetzungen für Akkreditierungsaufgaben im Bahnbereich. Um diese Aufgabe wirksam erfüllen zu können, sind ein klares fachliches Mandat, ausreichende Ressourcen und die systematische Einbindung bahntechnischer Expertise erforderlich. Hier müssen gegebenenfalls unklare Zuständigkeiten

geklärt und institutionelle Rahmenbedingungen nachgeschärft werden.

Erforderlich ist eine gezielte Stärkung der DAkkS sowie eine klare Rollenabgrenzung zwischen Akkreditierung, Aufsicht und Bewertung. Dies wird dazu beitragen, Zuständigkeiten zu klären, Verfahren zu vereinheitlichen, und die europäische Anschlussfähigkeit zu verbessern. Der TÜV-Verband spricht sich für eine vollständige Gleichstellung der DAkkS mit anderen Akkreditierungsstellen im europäischen Kontext aus. Einheitliche und gegenseitig anerkannte Akkreditierungsverfahren sind eine Grundvoraussetzung für Vergleichbarkeit und Effizienz in einem funktionierenden Binnenmarkt.

Zugleich stärkt eine europäisch ausgerichtete Akkreditierung die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Prüfstellen im europäischen Umfeld. Die Gleichstellung bedeutet keinen Kompetenzverlust, sondern schafft klare Rollen, reduziert Reibungsverluste und ermöglicht ein besseres Zusammenspiel innerhalb des europäischen Rechtsrahmens.

6. Nationale Sonderregeln als Hemmnis

Deutschland bleibt im europäischen Vergleich auch deshalb zurück, weil nationale Regelwerke und DB-interne Strukturen nicht ausreichend mit europäischen Verfahren verzahnt sind. Diese Sonderstrukturen fragmentieren das System und erschweren die Einbindung europäischer Akteure. Besonders problematisch ist dies im Kontext der Digitalisierung. Digitale Systeme sind auf standardisierte, wiederverwendbare und europaweit akzeptierte Nachweisprozesse angewiesen. Nationale Sonderregelungen verhindern dies und schaffen zusätzliche Schnittstellen.

Das Nebeneinander von nationalen Anerkennungsverfahren, Akkreditierungsstrukturen und DB-internen Prozessen führt zu einem komplexen Geflecht paralleler Anforderungen. Dies ist für alle Beteiligten schwer nachvollziehbar und mit erheblichem Aufwand verbunden. Die Folgen sind deutlich: steigende Kosten, längere Projektlaufzeiten, verzögerte Inbetriebnahmen sowie zunehmende Komplexität und Rechtsunsicherheit.

Insgesamt entsteht ein Inselsystem, das sich von europäischen Entwicklungen entkoppelt und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland schwächt. Erforderlich ist daher eine konsequente Harmonisierung. Nationale Regelwerke und interne Strukturen müssen so weiterentwickelt werden, dass sie in europäische Verfahren integriert sind, Doppelstrukturen vermeiden und ein transparentes, leistungsfähiges Prüfsystem ermöglichen.

Kernforderungen

Die digitale Schiene braucht ein Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem, das ihre Umsetzung ermöglicht.

1. Klare Rollenverteilung zwischen Akkreditierung und Anerkennung

Ein zentrales Element für die Modernisierung und Beschleunigung des bestehenden Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystems ist eine klare institutionelle Rollenverteilung bei gleichzeitiger enger Verzahnung von Akkreditierung und Anerkennung. Der TÜV-Verband empfiehlt, die bestehenden Zuständigkeiten eindeutig zu ordnen und damit Doppelstrukturen sowie ineffiziente Parallelverfahren konsequent abzubauen.

Kern dieses Ansatzes ist, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beziehungsweise der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) ausdrücklich als notifizierende und anerkennende Stelle ohne Doppelprüfung von Kompetenzen und Methoden zu verankern. Die Anerkennung von Prüf- und Bewertungsstellen sollte dabei systematisch auf einer Akkreditierung durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) aufbauen.

Dieses Modell entspricht der etablierten Praxis in anderen EU-Mitgliedstaaten und schafft eine klare, nachvollziehbare Kompetenzzuordnung zwischen Akkreditierung und behördlicher Anerkennung. Gleichzeitig werden redundante Prüf- und Anerkennungsverfahren vermieden, was zu einer spürbaren Entlastung aller beteiligten Akteure führt. Darüber hinaus verbessert eine solche Struktur die europäische Vergleichbarkeit von Bewertungen und erleichtert die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Nicht zuletzt trägt die klare Definition von Rollen wesentlich zur Beschleunigung von Zulassungs- und Genehmigungsprozessen bei. Die Verfahren werden transparenter, planbarer und effizienter, ohne Abstriche bei der Sicherheit zu machen.

Eine klar definierte Rollenverteilung schafft Rechtssicherheit, erhöht die Verfahrenseffizienz und stärkt die Handlungsfähigkeit aller beteiligten Institutionen im Zusammenspiel mit dem europäischen Rechtsrahmen.

2. Überarbeitung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV)

Die grundlegende Überarbeitung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV) ist eine

zentrale Voraussetzung für die Modernisierung des gesamten Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungswesens im Eisenbahnsektor. In ihrer derzeitigen Ausgestaltung wird die Verordnung den Anforderungen moderner, digital geprägter Eisenbahnsysteme nicht mehr gerecht. Die Komplexität moderner Bahnsysteme, insbesondere softwarebasierte Funktionen, integrierte Systemarchitekturen und neue Formen der Systemverantwortung werden nicht ausreichend abgebildet.

Vor diesem Hintergrund ist eine strukturelle Neuausrichtung der Verordnung erforderlich. Die Anerkennungslogik muss von einem primär personenbezogenen Ansatz hin zu organisationsbezogenen Kompetenzstrukturen weiterentwickelt werden. Die für ein modernes europäisches Bahnsystem erforderlichen Prüf- und Bewertungsleistungen können nur durch leistungsfähige Organisationen mit klar definierten Verantwortlichkeiten, zertifizierten Qualitätsmanagementsystemen sowie interdisziplinären Kompetenzen und personellen Redundanzen erbracht werden.

Gleichzeitig ist eine Anpassung der Qualifikations- und Kompetenzanforderungen nötig. Diese müssen systematisch auf die Anforderungen von digitalen Systemen, softwarebasierten Funktionen, Systemintegration und Cybersecurity ausgerichtet werden. Nur so ist gewährleistet, dass Prüf- und Bewertungsprozesse mit der technologischen Entwicklung Schritt halten und die Sicherheit komplexer Systeme umfassend bewertet wird.

Darüber hinaus sollte der Einsatz interdisziplinärer Teams rechtssicher ermöglicht und ausdrücklich in der Verordnung verankert werden. Die Bewertung moderner Eisenbahnsysteme erfordert die Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachdisziplinen und kann durch Einzelpersonen nicht mehr sinnvoll abgebildet werden. Entsprechend müssen die regulatorischen Rahmenbedingungen teamorientierte Prüfstrukturen unterstützen.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist die klare Regelung der Schnittstellen zu europäischen Verfahren. Die EPSV sollte auf bestehende europäische Strukturen – insbesondere im Hinblick auf Benannte und Bestimmte Stellen (NoBo/DeBo), sowie unabhängiger Sicherheitsbewertungsstellen (AsBo) – ausgerichtet werden. Ziel muss es sein, Doppelstrukturen zu vermeiden und eine nahtlose Integration der Verordnung in den europäischen Rechts- und Bewertungsrahmen sicherzustellen.

Die Modernisierung der EPSV ist kein isolierter Regelungsakt, sondern ein zentraler Hebel für die Zukunftsfähigkeit des gesamten Systems Schiene. Sie schafft die Grundlage für ein leistungsfähiges, digitales und europakompatibles Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungswesen und ist damit eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Digitalisierung der Schiene.

3. Anpassung der Verwaltungsvorschriften (VV Bau, VV Bau STE)

Ergänzend zur Überarbeitung der gesetzlichen Grundlagen ist eine grundlegende Anpassung der

einschlägigen nationalen Verwaltungsvorschriften erforderlich. Insbesondere die VV Bau sowie die VV Bau STE prägen die praktische Umsetzung der Regelwerke und bestimmen damit die tatsächliche Leistungsfähigkeit des Systems im Projektvollzug.

Nach Einschätzung des TÜV-Verbands wirken in diesen Vorschriften teilweise veraltete, inkonsistente und nicht ausreichend europäisch harmonisierte Vorgaben fort. Diese führen insbesondere bei digitalen und systemübergreifenden Projekten zu zusätzlichen Komplexitäten, Verzögerungen und ineffizienten Parallelstrukturen. In ihrer aktuellen Ausgestaltung tragen die Verwaltungsvorschriften damit nicht zur notwendigen Beschleunigung und Harmonisierung bei, sondern verstetigen bestehende strukturelle Hemmnisse.

Ein zentrales Problem ist die unklare und teilweise überschneidende Ausgestaltung von Bewertungs- und Nachweisprozessen. Insbesondere im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik zeigt sich eine funktionale Parallelität zwischen nationalen Prüfstrukturen (insb. im Rahmen der EPSV und VV PSV STE) und europäischen Bewertungsmechanismen wie der CSM-Verordnung und der Rolle unabhängiger Bewertungsstellen (AsBo). Diese Doppelstrukturen führen zu Mehrfachbewertungen, unklaren Verantwortlichkeiten und zusätzlichem Abstimmungsaufwand, ohne dass ein entsprechender Sicherheitsgewinn erkennbar ist.

Vor diesem Hintergrund muss die Überarbeitung der Verwaltungsvorschriften darauf ausgerichtet werden, eine klare, kohärente und europakompatible Systemlogik zu schaffen. Ziel ist es, die jeweiligen Aufgaben von Akkreditierung, Anerkennung, Sicherheitsbewertung und Konformitätsbewertung eindeutig zuzuordnen und funktionale Überschneidungen abzubauen.

Dies umfasst insbesondere:

- die systematische Ausrichtung der Verfahren und Nachweislogiken an europäischen Standards (insb. NoBo/DeBo/AsBo-Strukturen),
- die kritische Überprüfung und Reduktion nationaler Sonderanforderungen, die über europäische Vorgaben hinausgehen und keinen zusätzlichen Sicherheitsmehrwert bieten,
- die klare Definition der Schnittstellen und Verantwortlichkeiten zwischen EBA, DAkKS, Bewertungsstellen und Projektbeteiligten,
- sowie die Integration nationaler Verfahren in die europäische Bewertungsarchitektur.

Darüber hinaus müssen die Verwaltungsvorschriften so weiterentwickelt werden, dass sie die Anforderungen digitaler Projekte tatsächlich unterstützen. Dies erfordert verlässliche, transparente und planbare Verfahrensabläufe, die iterative Entwicklungsprozesse, parallele Prüfpfade und

kontinuierliche Nachweisführungen ermöglichen.

Die Anpassung der Verwaltungsvorschriften ist keine technische Detailmaßnahme, sondern ein zentraler Hebel für die Auflösung bestehender Systemwidersprüche. Sie entscheidet darüber, ob es gelingt, ein effizientes, skalierbares und europäisch anschlussfähiges Prüfsystem zu etablieren – oder ob bestehende Doppelstrukturen und nationale Sonderwege die Digitalisierung der Schiene weiterhin ausbremsen.

4. Klarstellung der Zuständigkeit des EBA nach § 4 AEG (Prüfsachverständige)

Zur Verbesserung der Verfahrenseffizienz und Rechtssicherheit ist eine präzisierende Klarstellung der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) gemäß § 4 AEG erforderlich. Insbesondere im Hinblick auf die Anerkennung und Einbindung von Prüfsachverständigen und Prüfstellen bestehen derzeit Unklarheiten in der Zuständigkeitsabgrenzung, die zu Verzögerungen, erhöhtem Abstimmungsaufwand und uneinheitlicher Anwendung führen.

Ziel der Klarstellung muss es sein, die Rolle des EBA als zentrale Genehmigungs-, Notifizierungs- und Anerkennungsbehörde eindeutig zu definieren und konsistent im gesamten Verfahrenssystem zu verankern. Dies umfasst insbesondere eine klare Zuordnung der Verantwortlichkeiten im Zusammenspiel mit DAkkS, Bewertungsstellen und weiteren beteiligten Akteuren.

Eine eindeutige Zuständigkeitsregelung schafft die Grundlage für eine einheitliche und nachvollziehbare Anwendung von Anerkennungsentscheidungen über alle relevanten Verfahren hinweg. Gleichzeitig reduziert sie Interpretationsspielräume und vermeidet parallele Abstimmungsprozesse, die derzeit zu zusätzlichen Verfahrensschritten und Zeitverlusten führen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Komplexität digitaler Infrastrukturprojekte gewinnt eine klare institutionelle Steuerung zusätzlich an Bedeutung. Nur wenn Zuständigkeiten eindeutig geregelt sind, können Verfahren effizient organisiert, Verantwortlichkeiten klar zugeordnet und Entscheidungsprozesse beschleunigt werden.

Die Klarstellung der Zuständigkeit des EBA ist kein formaler Aspekt, sondern ein zentraler Hebel zur Reduktion von Reibungsverlusten im System. Sie trägt wesentlich dazu bei, Genehmigungs- und Anerkennungsverfahren zu beschleunigen, die Planbarkeit für alle Beteiligten zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit des gesamten Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystems nachhaltig zu stärken.

5. Fortschreibung und europäische Ausrichtung der Sektorleitlinie

Die Sektorleitlinie für die Zulassungsbewertung von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen ist ein zentrales Instrument zur fachlichen Auslegung und Harmonisierung des Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystems. Vor dem Hintergrund der

zunehmenden Digitalisierung und Europäisierung der Schiene ist eine gezielte Fortschreibung der Sektorleitlinie erforderlich, um sie konsequent an europäischen Verfahren, Bewertungslogiken und Best Practices auszurichten.

In ihrer weiterentwickelten Form sollte die Sektorleitlinie insbesondere eine klare und systematische Einordnung der Rollen von Akkreditierung, Anerkennung und Bewertung leisten. Ziel ist es, die bestehenden Strukturen nachvollziehbar zu ordnen und eine konsistente Anwendung im Zusammenspiel nationaler und europäischer Verfahren zu gewährleisten.

Darüber hinaus muss die Sektorleitlinie europäische Bewertungsansätze – insbesondere im Kontext von NoBo/DeBo/AsBo-Strukturen und sicherheitsbezogenen Nachweisführungen – systematisch integrieren. Dies ist entscheidend, um Doppelstrukturen zu vermeiden, die Anschlussfähigkeit an den europäischen Rechtsrahmen zu stärken und die Vergleichbarkeit von Bewertungen zu verbessern.

Als praxisleitendes Instrument sollte die Sektorleitlinie zudem eine verbindliche Orientierung für alle beteiligten Akteure bieten. Eine klare, konsistente Auslegung reduziert Interpretationsspielräume, erhöht die Rechts- und Planungssicherheit und trägt wesentlich zur Vereinheitlichung der Verfahrenspraxis bei.

Die Fortschreibung der Sektorleitlinie ist ein unmittelbar wirksamer Hebel für klarere und einheitlichere Verfahren. Sie ermöglicht es, bestehende strukturelle Defizite zeitnah zu adressieren und die praktische Umsetzung der Reformen zu unterstützen, ohne auf langwierige gesetzgeberische Prozesse angewiesen zu sein.

In der Gesamtschau stellen die vorgeschlagenen Maßnahmen einen kohärenten und realistischen Ansatz dar, um das deutsche Prüf-, Anerkennungs- und Zulassungssystem zügig an die Anforderungen der Digitalisierung und die europäischen Rahmenbedingungen anzupassen. Durch die konsequente Nutzung und Weiterentwicklung bestehender Instrumente können wesentliche Effizienzgewinne erzielt und strukturelle Hemmnisse wirksam abgebaut werden.



Ansprechpartner

[Richard Goebelt](#)

Mitglied der Geschäftsleitung

Leiter des Fachbereichs Fahrzeug & Mobilität

E-Mail: richard.goebelt@tuev-verband.de

Tel. +49 151 12039690

www.tuev-verband.de

Als TÜV-Verband e.V. vertreten wir die politischen Interessen der TÜV-Prüforganisationen und fördern den fachlichen Austausch unserer Mitglieder. Wir setzen uns für die technische und digitale Sicherheit sowie die Nachhaltigkeit von Fahrzeugen, Produkten, Anlagen und Dienstleistungen ein. Grundlage dafür sind allgemeingültige Standards, unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung. Unser Ziel ist es, das hohe Niveau der technischen Sicherheit zu wahren, Vertrauen in die digitale Welt zu schaffen und unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Dafür sind wir im regelmäßigen Austausch mit Politik, Behörden, Medien, Unternehmen und Verbraucher:innen.