



Stellungnahme der Deutsche Bahn AG

**zum Diskussionsvorschlag einer Überarbeitung
der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsver-
ordnung und weiterer Vorschriften**



Berlin, 07. August 2026

Lobbyregisternummer R001662

Stellungnahme zum Diskussionsvorschlag einer Überarbeitung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) und weiterer Vorschriften

1. Zusammenfassung

Die Deutsche Bahn (DB) dankt für die eingeräumte Möglichkeit, sich im Rahmen einer frühen Beteiligung zu äußern. Insbesondere im Bereich Infrastruktur besteht ein hoher **Handlungsbedarf zum Bürokratierückbau zur Vereinfachung des bauaufsichtlichen Verfahrens**. Dabei sollten folgende Zielsetzungen verfolgt werden: Ermöglichung der Beschleunigung der Planung, Realisierung und Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen sowie Verwaltungsvereinfachung für die Anwender.

Daher ist es sehr zu begrüßen, dass die Beteiligung des Sektors frühzeitig auf Basis eines Diskussionsvorschlags erfolgt und die vorgeschlagenen Änderungen nicht nur die EIGV (wie bereits Ende 2022 von der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) empfohlen), sondern auch die Regelungen des § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV) umfassen.

Folgende Punkte des Vorschlags zur EIGV bewertet die DB **grundsätzlich positiv**:

- Die **Änderung in § 9 Absatz 5 EIGV zu einer Stichtagsregelung** zur Festlegung des Regelwerks zum Zeitpunkt des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) trägt zur Vermeidung von Verzögerungen bei. Aus Sicht der DB sollte dabei als Stichtag die Unanfechtbarkeit des jeweiligen Planfeststellungsbeschlusses festgelegt werden.
- Der vorgesehene **Entfall der Anlage 5 EIGV** und damit der Entfall der Anzeigeverfahren unterhalb der genehmigungspflichtigen Tatbestände führt zum Bürokratierückbau. Auch die **Verschlinkung der Anlage 6 EIGV** wird zur Beschleunigung und Entbürokratisierung des Genehmigungsverfahrens beitragen.

Gleichzeitig enthält der Diskussionsvorschlag Änderungen, die zu deutlich mehr IBG-Anträgen führen würden. Zudem sieht der Vorschlag Streichungen von Regelungen in der EIGV vor, die zu einfachen und sicheren Verfahren der Inbetriebnahme beitragen.

Folgenden Änderungen der EIGV bewerten wir als DB daher **sehr kritisch**:

- Der Entwurf zur **Anlage 4 EIGV** sieht anders als das Ziel der BKS eine erhebliche Ausweitung der genehmigungspflichtigen Tatbestände vor. Dies resultiert nicht nur aus den Änderungen an der Anlage 4 selbst, sondern auch aus den neu in § 9 Absatz 4 EIGV in Verbindung mit § 2 Nr. 32 beschriebenen Zusammenhangsmaßnahmen. Die DB verweist daher auf ihre Stellungnahme zu möglichen EIGV-Anpassungen von 2024 und des darin enthaltenen Vorschlags zur Änderung der Anlage 4 EIGV. Dieser stellt eine mögliche Kompromisslösung dar und geht wie die bestehenden Anlage 4 über die EU-Mindestanforderungen und Regelungen für andere Verkehrsträger hinaus.
- Bei der **Ausgestaltung des Begriffs Zusammenhangsmaßnahmen** (§ 9 Absatz 4 EIGV und § 2 Nr. 32 EIGV) besteht zumindest erheblicher Nachschärfungsbedarf. Es ist von zentraler Bedeutung, dass dadurch nicht Maßnahmen von der IBG-Pflicht erfasst werden, die als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten gelten. Auch Rollout-Maßnahmen müssen in der Diskussion um dieses Thema berücksichtigt werden.
- Der Vorschlag **Entfall der Planprüfung** (§ 16 EIGV), ohne eine entsprechende Kompensation vorzusehen, hätte erhebliche qualitäts- und damit ggf. auch sicherheitliche Auswirkungen.

- Die Rolle des **Inbetriebnahmeverantwortlichen (IBV)** nach § 18 Absatz 4 EIGV hat eine entscheidende Qualitätssicherungs- und Sicherheitsfunktion am kritischen Zeitpunkt der Inbetriebnahme und der sicheren Aufnahme des Eisenbahnverkehrs. Sie sollte daher nicht aus dem Verordnungsrahmen genommen werden.
- Die **Änderung des § 30 EIGV zur EG-Prüfpflicht** für nicht IBG-pflichtige Maßnahmen würde zu erheblichen Projektverzögerungen führen und steht dem Ziel der Entbürokratisierung entgegen. Es wird aufgrund des dafür erforderlichen Aufwands und der Kosten nicht möglich sein, diese Eckwertprüfung für jede Einzelmaßnahme durchzuführen. Daher sollte zur Lösung ein alternativer, möglichst generischer Ansatz, gefunden werden.

Zusätzlich zu diesen Korrekturen sollte auch durch **Streichung der GluV-Befristung** (Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden nach § 27c EIGV) zur Vereinfachung der Verfahren der Inbetriebnahme beigetragen werden.

Zudem ist es wichtig, dass von der ohne nachvollziehbare Gründe in § 29 Abs. 5 EIGV vorgeschlagenen Pflicht zur Gefahrerforschung abgesehen wird.

Im Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) wurde mehrere noch offene Empfehlungen der BKS und weitere beschleunigende Maßnahme umgesetzt. Für die bauaufsichtlichen Verfahren wurde dabei durch Änderung von § 4b AEG die Anerkennung von Prüforganisationen ermöglicht, was zu begrüßen ist. Die zur **Anerkennung** dieser **Prüforganisationen** noch zu schaffenden Anforderungen und Rahmenbedingungen sollten so erarbeitet werden, dass diese sich in die Prozesse der Betreiber integrieren lassen. Sie sollten auch nicht zur Rechtsunsicherheiten bei Prüfsachverständigen (PSV) führen, die in Prüf(leit)stellen organisiert sind.

Daher empfehlen wir, die in einer Verwaltungsvorschrift bestehenden Regularien für Prüf(leit)stellen nicht auf die Ebene der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV) anzuheben. Dieses kann schneller und gleichermaßen rechtssicher für Prüf(leit)stellen und zukünftige Prüforganisationen **auf Ebene einer Verwaltungsvorschrift** erfolgen. Die EPSV sollte mit Vereinfachungen zur Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen beitragen. Zielführend dafür ist es u.a., den **Einsatz von Prüftools zu erleichtern**.

Darüber hinaus **bestehen weitere Potenziale für Vereinfachungen des bauaufsichtlichen Verfahrens**. Zur Hebung dieser Potenziale sollten jeweils **gemeinsam mit dem Sektor Fachgruppen eingerichtet werden**. Dieses betrifft insbesondere die Regelungen **Anlage 4 EIGV (einschl. Zusammenhangsmaßnahmen)**, den **§ 16 EIGV zum Planprüfer STE** (hier die Möglichkeit, Teile der Planprüfung durch neue Methoden zu substituieren) sowie den **§ 4d AEG zur Baumaßnahmenliste**.

Neben den bauaufsichtlichen Verfahren besteht auch ein zum Diskussionsvorschlag passfähiger Handlungsbedarf zur **Vereinfachung der Verfahren im Bereich der Fahrzeugzulassung**. Durch Ergänzungen von § 2 EIGV und § 29b EIGV sollte die **Durchführung von Probe- und Überführungsfahrten** erleichtert bzw. weiterhin ermöglicht werden, was u.a. auch die Zulassung von Baumaschinen und damit auch Bauprojekte beschleunigen würde.

2. Im Einzelnen

2.1 Zum Diskussionsvorschlag zum AEG

§ 2b AEG – Ergänzungsvorschlag mit direkter Wirkung auf § 4 Abs. 2 Nr. 2 EIGV

Mit einer Zuordnung von *Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich der Anbindung von Infrastrukturen Dritter dienen*, zum übergeordneten Netz kann kein Beitrag zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/797 erzielt werden. Der hiermit entstehende bauliche Anpassungs- sowie der Nachweisaufwand steht daher außer Verhältnis zum Nutzen.

In der Regel handelt es sich bei diesen Infrastrukturen um Streckenreste oder Gleisanschlüsse, die in ihrer betrieblichen Funktion auf die Anbindung von Infrastrukturen Dritter beschränkt sind. Die Differenzierung zwischen Streckenrest und Gleisanschluss richtet sich nach dem Bestehen einer Infrastrukturanschlussvereinbarung.

Daher sollte § 2b Abs. 1 AEG um einer Nr. 5 (neu) ergänzt werden:

(1) Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist das regelspurige Eisenbahnnetz, ausgenommen (...) 5. Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich der Anbindung von Infrastrukturen Dritter dienen, soweit diese Infrastrukturen Dritter ihrerseits nicht dem übergeordneten Netz zugeordnet sind.

§ 4 AEG neu – Vorgaben bei Abweichungen vom Regelwerk bürokratiearm gestalten

Im § 4e AEG neu wird bei der Betriebsaufnahme bei Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik ein Risikomanagementverfahren (RMV) oder die Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode gefordert, je nachdem wie die Prüfung der Signifikanz ausgefallen ist.

Im Weiteren ist dem EBA dann eine Erklärung nach Art. 16 CSM-RA (Common Safety Method for Risk Evaluation & Assessment) in Bezug auf die Abweichung vorzulegen. Voraussetzung für eine Erklärung nach Art. 16 CSM-RA ist jedoch ein Sicherheitsbewertungsbericht, der bei Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode gar nicht erstellt wird.

Es wäre zu begrüßen, wenn der Nutzen der neuen Erfordernisse noch erläutert würde. Soweit weiterhin eine Erklärung im Sinne des Art. 16 CSM-RA als erforderlich gesehen wird (dass alle Gefährdungen auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden), ließe sich das bürokratieärmer gestalten, wenn eine Formulierung wie z.B. in § 16 EIGV Abs. 1 Nr. 3a verwendet wird („eine Erklärung des Antragsstellers, dass alle ermittelten Gefährdungen und damit verbunden Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden“). Das wäre neutraler formuliert und eine derartige Erklärung lässt sich sowohl auf der Grundlage eines RMV mit Sicherheitsbewertung als auch auf Grundlage einer eigenen Sicherheitsmethode erstellen.

§ 4b Abs. 1 AEG – Ergänzungen zu Prüforganisationen

Die Ergänzungen bezüglich Prüf(leit)stellen im Sinne der EPSV bzw. VV PSV des EBA bedürfen keiner Änderung des AEG. Ergänzungen bezüglich Prüforganisationen im Sinne des InfZuG benötigen zur Auflösung des Widerspruchs zwischen AEG und InfZuG die Ergänzung der Prüforganisationen in § 4b Abs. 1 AEG und eine Referenzierung zu den Rahmenbedingungen für Anerkennung und Überwachung von Prüforganisationen. Damit Prüforganisationen gemäß des InfZuG tätig werden können, bedarf es zudem entsprechender Ergänzungen an der EIGV.

(Hinweis: Diese sind zusätzlich zu jenen Änderungen an der EIGV erforderlich, die unten im Abschnitt 2.2 vorgeschlagen werden.)

§ 4c Abs. 1 AEG – Regelung für Abweichungen von EiTB schärfen

Der geforderte Nachweis zur gleichen Sicherheit ist zu unspezifisch und kann an vielen Stellen nicht geführt werden (bspw. mangels Basis). Dieser ist zudem in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt und bedarf keiner eigenen Regelung im AEG. Ferner ist der Verweis auf die 402/2013 korrekt und sollte präzisiert werden (Nachweis zur Gefährdungsbeherrschung).

Daher sollte § 4c Abs. 1 AEG wie folgt geändert werden (Hinweis: hervorgehoben ist der Vorschlag des BMV und rot hervorgehoben der Vorschlag der DB):

~~(..). Von den EiTB kann abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist. Im Bereich des übergeordneten Netzes gemäß § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist zu diesem Zweck ein~~ kann von den EiTB abgewichen werden, wenn mittels eines Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchzuführen. die Gefährdungsbeherrschung nachgewiesen wird.

§ 4c Abs. 2 AEG – Abstimmung mit der Branche analog Sektorleitlinie erforderlich

Die Veröffentlichung der EiTB als VV des EBA sorgt für Handlungsunsicherheit im Kontext der Außenwirkung der Verwaltungsvorschriften. Die EiTB sollte nicht alleine vom EBA als VV veröffentlicht werden, sondern analog der Sektorleitlinie in Abstimmung mit den Herstellern und Betreibern. Der Text des Absatzes 2 ist entsprechend anzupassen.

§ 4d AEG (neu) – Verzicht auf parallele Meldestrukturen

Sinn und Zweck der Baumaßnahmenliste liegt allein in der Ermöglichung der Bauaufsicht. Bezüglich Form, Inhalte und Übergabebedingungen der Baumaßnahmenliste ist mit der DB InfraGO und ggf. weiteren Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Einvernehmen herzustellen, damit sichergestellt wird, dass die geforderten Daten auch in der Praxis verfügbar sind. Die Jahresbaumaßnahmenliste ist aufgrund fehlender Vergleichbarkeit der Daten (Vorschauzeitraum, Fristen, Granularität) zur Plausibilisierung von InfraPlan und LV InfraGO nicht geeignet.

Eine separate elektronische Meldung von Baumaßnahmen, die nicht in den Jahresbaumaßnahmenlisten enthalten sind, wäre nicht zweckmäßig. Sie führt zu einer unnötigen Vervielfachung von Listen und erhöht die Komplexität für alle beteiligten EIU und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Parallele Meldestrukturen wären nicht nur eine unnötige Doppelung, es entstünden auch Inkonsistenzen und Intransparenz, insbesondere im Rahmen der Stichprobenauswahl. Anstelle einer einheitlichen Übersicht würden schließlich mehrere, voneinander abweichende Listen vorliegen. Von diesem Teil der Regelung zur Jahresbaumaßnahmenliste sollte daher abgesehen werden.

„Geplante Baumaßnahmen“ sind nach Verständnis der DB alle im Vorschauzeitraum beginnenden oder noch laufenden Baumaßnahmen.

Für die Definition zu Maßnahmen, die als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten gelten, gilt EIGV § 2 Nr. 3. Diese Definition ist auch für die Baumaßnahmenliste maßgebend. Die hier in der Begründung des BMV aufgeführten Kriterien stehen dazu im Widerspruch.

Der Begriff „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ aus § 2 Nr. 3 EIGV sollte in aktualisierter Form als Grundlage für die Jahresbaumaßnahmenliste in § 4d AEG überführt werden.

Die Generierung folgender Daten ist technisch nicht möglich: „Bei Maßnahmen an STE-Anlagen sind insbesondere Angaben zu den eingesetzten Systemen sowie zu den Schnittstellen zu übergeordneten und benachbarten Teilen des Eisenbahnsystems erforderlich.“

Der Bezug auf ein vorgeblich in Ril (EU) 2016/797 Artikel 18 (6) genanntes Anzeigeverfahren würde leerlaufen. Dieser Artikel und die gesamte Richtlinie kennt lediglich das Antragsverfahren

für genehmigungspflichtige Maßnahmen. Die Jahresbaumaßnahmenliste dient allein der Überwachung der Erstellung.

Die Regelung § 4d AEG neu sollte daher wie folgt gefasst werden:

... mit Angaben zu

- 1. dem wesentlichen Inhalt (Projekt Nr., Bezeichnung baulichen Anlage, Anlagenart, Gewerk)**
- 2. der näheren örtlichen Bezeichnung,**
- 3. dem Zeitpunkt der Durchführung und**
- 4. dem zuständigen Ansprechpartner bei der Eisenbahn dem zuständigen Ansprechpartner bei der Eisenbahn**

aller für die nächsten 12 Monate geplanten Baumaßnahmen, die über eine Instandhaltung hinausgehen. ~~Über nicht in den Jahresbaumaßnahmenlisten enthaltene Baumaßnahmen ist elektronisch zu informieren.~~

§ 4e AEG neu – auf Doppelung bei zu übermittelnden Unterlagen verzichten

Die § 4e Satz 3 AEG gefordert Übermittlung von Unterlagen erfolgt bei genehmigungspflichtigen Maßnahmen im Rahmen der IBG-Unterlagen. Eine darüberhinausgehende Berichtspflicht wäre eine Doppelung und stünde im Widerspruch zu den Zielen Bürokratierückbau und Vereinfachung der Verfahren.

Zusätzlich zum unnötigen Aufwand würden die genannten Fristen im Einzelfall zu erheblichen Verzögerungen bei der Projektabwicklung führen.

Daher sollte auf § 4e Satz 3 verzichtet werden:

~~Die Eisenbahnen übermitteln dem Eisenbahn-Bundesamt elektronisch eine Beschreibung der Abweichungen nach Satz 1 sowie die Erklärung nach Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 spätestens 4 Monate, bei kurzfristigen Maßnahmen 4 Wochen, vor Betriebsaufnahme.~~

2.2 Zum Diskussionsvorschlag zur EIGV

§ 2 Nr. 2 und 8 EIGV – Folgeänderung wegen § 2 Nr. 5 EIGV

Da mit der vorgesehen Ergänzung von § 2 Nr. 5 EIGV eine Angleichung an Ril (EU) 2016/797, Art. 2, Nr. 14 erfolgt, ist der Umweg in § 2 Nr. 8 EIGV und § 2 Nr. 8 EIGV über „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ nicht mehr notwendig.

§ 2 Nr. 2 EIGV sollte wie folgt gefasst werden:

2. „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an ~~einem Teilsystem Bestandteilen des Eisenbahnsystems~~ oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des ~~Teilsystems Bestandteils des Eisenbahnsystems~~ verbessert wird;

§ 2 Nr. 8 EIGV sollte entsprechend gefasst werden:

8. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch ~~eines Teilsystems Bestandteilen des Eisenbahnsystems~~ oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des ~~Teilsystems~~

§ 2 Nr. 18 EIGV – Probefahrten auf Grundlage des EU-Rechts gestatten

Probefahrten dienen u.a. der Betriebserprobung/Bewährung im Betrieb von Innovationen und technischen Weiterentwicklungen. Zur Feststellung der Betriebsbewährung ist für Fahrzeuge in bestimmten Fällen, wie z.B. Digitale Automatische Kupplung (DAK), ein bestimmungsgemäßer Betrieb erforderlich. Zur Absicherung dieses Betriebes mit umgerüsteten Fahrzeugen, die noch nicht in den Verkehr gebracht worden sind, erfolgt der Betrieb auf Grundlage eines Risikomanagementverfahrens nach der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013.

Daher sollte auf dieser Grundlage Probefahrten gestattet werden und hierzu § 2 Nr. 18 EIGV wie folgt ergänzt gefasst werden:

*„Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung noch nicht genehmigter technischer oder betrieblicher Parameter struktureller Teilsysteme oder Fahrten zur Erprobung der sicheren Integration der strukturellen Teilsysteme untereinander; die Erprobung ist nur vorübergehend und schließt einen bestimmungsgemäßen Betrieb zur Beförderung von Personen und Gütern aus. **Für Fahrzeuge kann die Erprobung auch einen bestimmungsgemäßen Betrieb zur Beförderung von Personen und Gütern umfassen, sofern für diesen ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchgeführt worden ist;***

§ 2 Nr. 27 EIGV – Begründung zur Streichung überprüfen

Der Entfall des Begriffs „übrige Eisenbahninfrastruktur“ sowie der Anlage 2 wird mit Verweis auf die Definition der Betriebsanlagen im AEG begründet. Dieser Verweis läuft allerdings leer, bzw. führt zu Anwendungsunsicherheit, da das AEG die Betriebsanlagen nicht legaldefiniert.

§ 2 Nr. 32 EIGV – Regelung führt zu Bürokratisierung der Verfahren

Die DB verweist zum sehr kritischen Thema Zusammenhangsmaßnahmen auf die untenstehenden Erläuterungen zu den Regelungen § 9 Absatz 4 EIGV und Anlage 4 EIGV.

§ 4 EIGV – Vereinfachung durch DB-Vorschlag zu § 2b AEG

Zwischen § 4 EIGV und den o.g. DB-Vorschlag zum § 2b AEG besteht ein enger Zusammenhang. Daher würde die Berücksichtigung dieses Vorschlags auch zur Vereinfachung des § 4 EIGV beitragen.

§ 5 Abs. 1 EIGV – Widerspruch mit § 8a EIGV

Zwischen dieser Regelung und § 8a EIGV besteht ein Widerspruch. Die Schriftform sollte als Alternative erhalten bleiben. Hierzu sind nähere Abstimmungen mit dem Sektor und der DB erforderlich.

§ 8a EIGV – Bedingungen für elektronischen Übermittlungsweg mit Sektor abstimmen

Die Bedingungen für den elektronischen Übermittlungsweg sind mit dem Sektor und der DB abzustimmen, um die bereits laufenden Schnittstellenimplementierungen zwischen DB InfraGO und EBA nicht zu gefährden.

§ 9 Abs. 4 EIGV / § 2 Nr. 32 – Genehmigungspflicht nicht auf Instandhaltung ausweiten

Bei der Ausgestaltung des Begriffs Zusammenhangsmaßnahme (§ 9 Absatz 4 EIGV und § 2 Nr. 32 EIGV) existiert erheblicher Nachschärfungsbedarf.

Es ist von zentraler Bedeutung, dass dadurch nicht Maßnahmen neu von der IBG-Pflicht erfasst werden, die bisher als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten nach EIGV Anlage 5 gelten. Eine solche IBG-Pflicht stünde der Zielesetzung für Bürokratierückbau diametral entgegen.

Mit ihr würde es zudem bei zahlreichen Projekten zu erheblichen Verzögerungen kommen, was die Infrastrukturverfügbarkeit spürbar einschränken würde.

Der Begriff Zusammenhangsmaßnahme bedarf daher enger Abstimmungen mit dem Sektor – bspw. zu Rollout-Maßnahmen.

§ 9 Abs. 5 EIGV – Stichtagsregelung zum frühestmöglichen Zeitpunkt regeln

Es ist grundsätzlich positiv, dass eine Regelung zu den anzuwendenden Vorschriften aufgenommen wurde. Dennoch würden hier die Potenziale zur Vereinfachung der Verfahren durch eine Stichtagsregelung im erheblichen Umfang nicht ausgeschöpft. Ein früherer Zeitpunkt zu einer Stichtagsregelung wäre auch EU-rechtlich zulässig, wie auch das Eisenbahnrecht in Österreich zeigt. Die Maßgabe des Koalitionsvertrag einer „verbindliche(n) Stichtagsregelung zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess“ setzt damit der Diskussionsvorschlag zu § 9 Abs. 5 nicht um. Daher und auch aus nachstehenden Erwägungen sollte diese Regelung entsprechend des Vorschlags der DB von 2024 gefasst werden.

Der Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen bedarf schließlich der Planfeststellung oder der Plangenehmigung. Deren Genehmigungswirkung umfasst neben dem Bau grundsätzlich auch den bestimmungsgemäßen Betrieb. § 9 Abs. 2 EIGV schränkt diesen Grundsatz für den Betrieb der Anlage ein. Danach besteht das Erfordernis einer IBG „*unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung*“. Die Norm trifft keine Aussage zum Umgang mit geändertem Regelwerk in der Phase zwischen dem Erlass des Planrechts und dem Verfahren der IBG.

Infolgedessen besteht das Risiko, dass Bauvorhaben auch im fortgeschrittenen Bauzustand noch geändert werden müssen, wenn nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses neues technisches Regelwerk in Kraft gesetzt wird.

Allerdings darf in einer rechtmäßigen Planrechtsentscheid nach § 49 Abs. 2 VwVfG nur unter den darin genannten Voraussetzungen eingegriffen werden. Eine veränderte Rechtslage allein ist grundsätzlich nicht ausreichend. Diesen gesetzlichen Anforderungen genügt § 9 Abs. 2 EIGV nicht. Die Forderung, zur Planrechtsentscheidung nachgängiges Regelwerk zu beachten, steht deshalb in Widerspruch zum Grundsatz des Vertrauensschutzes. Denn mit Vorliegen des bestandskräftigen Planrechts entsteht beim Vorhabenträger eine geschützte Rechtsposition, in die grundsätzlich nicht eingegriffen werden darf. Hat der Vorhabenträger vom Baurecht bereits Gebrauch gemacht, ist diese Rechtsposition als Bestandsschutz nochmals verstärkt. Aufgrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sind Eingriffe in diese Rechtsposition nur zulässig, wenn von dem Bauwerk eine konkrete Gefahr für Leben oder Gesundheit ausgeht. U.a. in den Bauordnungen der Länder ist diese Rechtslage auch abgebildet.

Daher und auch wegen der deutlichen Maßgabe des Koalitionsvertrages sollte von der vorliegenden Fassung des § 9 Abs. 5 EIGV abgesehen und wie folgt gefasst werden:

Absatz 2 gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben. Nach Unanfechtbarkeit der Planfeststellung oder Plangenehmigung können weitere Anforderungen nur gestellt werden, soweit dies zur Abwehr konkreter Gefahren für Leben oder Gesundheit erforderlich ist. Satz 2 gilt nicht, soweit Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, die unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union sind, etwas Abweichendes regeln.

Zur vorgeschlagenen Fassung des § 9 Abs. 5 EIGV sei ferner darauf hinzuweisen, dass mit dem Entfall des Anzeigeverfahrens durch die zu begrüßende Streichung von Anlage 5 auch der Begriff der Anzeige entfällt. Für IBG-Verfahren ist gemäß Interoperabilitäts-Richtlinie EU 2016/797 § 18 ein Antrag erforderlich. Daher sollte eine Streichung erfolgen.

Bei Aufrüstungen und Erneuerungen tritt an die Stelle des Antrags die Anzeige gemäß § 21 Absatz 1.

Die Begrifflichkeiten sollten zudem in der gesamten EIGV entsprechend angepasst werden.

§ 13 EIGV – Verzicht auf Erläuterung

Im Diskussionsvorschlag erfolgt zwar keine Änderung, jedoch eine Erläuterung. Daher sind diese Ausführungen verwirrend und sie sollten entfallen.

§ 16 Abs. 1 EIGV – Regelung sollte widerspruchsfrei gefasst und konsolidiert werden

Die hier vorgeschlagenen Regelungen enthalten Unplausibilitäten und Widersprüche zu anderen Paragraphen und Vorgaben (z.B. EPSV) und sind daher zuerst zu konsolidieren.

Ferner erscheint eine sicherheitliche Bewertung der vorgeschlagenen Änderungen an der EIGV und EPSV erforderlich. Gemäß Anhang V der DVO (EU) 2019/250 gilt die Angabe „EG“ für die von benannten Stellen (NoBo) ausgestellten Bescheinigungen. Gemäß Anhang IV, Nr. 2.2 der RfL (EU) 2016/797 sind Zwischenprüfbescheinigungen auf die Überprüfungen für bestimmte Teile eines Teilsystems oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt.

Daher sollte § 16 Abs. 1 Nr. 6 EIGV wie folgt gefasst werden:

Anstelle der ~~EG~~-Prüfbescheinigung darf eine Zwischenprüfbescheinigung zugrunde gelegt werden, wenn der Genehmigungsgegenstand sich auf einen Teil eines Teilsystems oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt auf einzelne Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezieht.

§ 18 Abs. 1 EIGV – Trennung zwischen IBG-Antrag und Anzeigeverfahren überprüfen

Bei dieser Regelung sollte geprüft werden, ob auf die Trennung in Antrag auf IBG und Anzeigeverfahren für Aufrüstung und Erneuerung (§§ 18 und 21) verzichtet werden kann. Die VO (EU) 2016/797 kennt nur das Antragsverfahren.

§ 18 Abs. 4 EIGV – Grundsätzlich Rolle aus Sicherheitsgründen beibehalten; Punkte 1-5 zur Diskussion

Die Rolle der Inbetriebnahmeverantwortlichen (IBV) hat eine entscheidende Qualitätssicherungs- und Sicherheitsfunktion am kritischen Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Die Verankerung der Rolle in der EIGV stärkt die Durchsetzungsfähigkeit und Wirksamkeit der Rolle erheblich, so dass sicherheitsrelevante Entscheidungen bei der Inbetriebnahme unabhängig von Termin- und Kostendruck getroffen werden. Die Regelung gewährleistet zudem einen einheitlichen Sicherheitsstandard für alle EIU und schafft klare Verantwortlichkeiten gegenüber der Aufsichtsbehörde.

Die vorgesehene Streichung führt daher zu Unschärfen bei Verantwortlichkeiten im sicherheitskritischen Übergang zwischen Bau und Betrieb.

Es bleibt sinnvoll, dass der Gesetzgeber die Ausgestaltung der bauaufsichtlichen Rollen (IBV, BVB, BÜB) an die EIU übergibt. Dies sollte sich jedoch auf die Ebene der Verwaltungsvorschriften und ggf. eine Anpassung der im Gesetzestext genannten Aufgaben beschränken. Daher sollte § 18 Abs. 4 EIGV anders als vom BMV zur Diskussion gestellt nicht vollständig gestrichen werden, sondern lediglich die genauen Aufgaben (Nr. 1-5) auf den Prüfstand gestellt werden.

§ 18 Abs. 5 EIGV – Vorgaben zur Zustimmung im Einzelfall unklar

Die Vorgaben zur Zustimmung im Einzelfall (ZiE) im Bereich Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbau-Anlagen (IOH) unklar. Sie würde innerhalb der DB zu Dopplung von Prüfungen führen. Eine „Kann-Regelung“ führt zu Prozessen und somit zur Vorhaltung von Ressourcen die selten oder nicht genutzt werden und sollte daher überdacht werden. Zu dieser Regelung, wie zu den Vorschlägen des § 4c und 4e AEG sollte eine nähere Abstimmung mit dem Sektor erfolgen.

§ 21 Abs. 1 EIGV – Verzicht auf Regelung zu Zusammenhangsmaßnahmen

Wie oben zu § 9 Abs. 4 EIGV begründet sollte auf § 21 Abs. 1 Satz 2 verzichtet werden:

~~Zusammenhangsmaßnahmen, bei denen eine einzelne Maßnahme unter Anlage 4 fällt, bedürfen einer gesamthaften Anzeige.~~

§ 21 Abs. 2 Nr. 7 EIGV – Regelung nicht passfähig zu den Strukturen der Unternehmen

Die Benennung einer „für die Erstellung des Dossiers ... zuständige Stelle“ ist nicht immer geeignet, da ggf. in den internen Regelungen der EIU die Erstellung unterschiedlichen Einheiten zugeordnet ist. Es ist zudem unklar, weshalb in der Begründung zu Nr. 7 der Bauvorlageberechtigte benannt ist.

Damit § 21 Abs. 2 Nr. 7 stets passfähig zu den Strukturen des EIU ist, sollte die Regelung wie folgt gefasst werden:

7. Angaben zu der für die Erstellung des das Dossiers nach Anlage 6 zuständigen Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens einschließlich Kontaktdaten

§ 21 Abs. 3 EIGV – feste einheitliche Frist ist ausreichend

Von § 21 Absatz 3 EIGV sollte abgesehen werden, da eine feste einheitliche 4-Monats-Frist zur Einreichung vorgesehen und hinreichend ist:

~~(3) Die Genehmigungsstelle legt in der Entscheidung nach § 22 Absatz 1 im jeweiligen Einzelfall fest, wann die vollständigen Unterlagen nach Anlage 6 spätestens vorzulegen sind.~~

§ 21 Abs. 4 EIGV Befristung der Betriebsaufnahme bedarf besserer Rahmenbedingungen

Die Befristung der Betriebsaufnahme in eigener Verantwortung nach § 4 Absatz 4 AEG auf 4 Monate kann nur realistisch eingehalten werden, wenn die folgenden Rahmenbedingungen erfüllt sind:

1. Die Frist zur Einreichung der Unterlagen nach Anlage 6 läuft ab der letzten Inbetriebnahme einer technischen Anlage im IBG-Verfahren. (Siehe Hinweis unten zu Absatz 4 Satz 1)
2. Die Liste der vorzulegenden Unterlagen ist eindeutig, bundesweit einheitlich nach Gewerk definiert. Anlage 6 legt den Gesamtrahmen fest.
3. Eine spürbare Verschlankung der IBG-Tatbestände in Anlage 4.
4. Voraussetzung für die Erteilung der IBG ist die technisch sichere Anlage, abgegrenzt von der mangelfreien Anlage (z.B. VOB-Mängel, Freigabewerte Oberbau, Bestandspläne)
5. Dauerhaftes Gesprächsformat EBA-EIU auf Arbeitsebene zur Sicherstellung eines bundesweit einheitlichen Vorgehens.

Daher sollte § 21 Abs. 4 EIGV wie folgt gefasst werden:

(4) Bei genehmigungspflichtigen Maßnahmen, die im laufenden Betrieb durchgeführt werden, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung den Betrieb für einen Zeitraum von bis zu vier Monaten ab der letzten Inbetriebnahme einer technischen Anlage im IBG-Verfahren vorläufig in eigener Verantwortung ...

In § 21 Absatz (4) Satz 1 EIGV ist zudem der Bezug auf § 22 Absatz 1 EIGV unzutreffend.

§ 23 Abs. 1 Satz 2 EIGV – Streichung zur Vereinfachung

Da dieser Fall in der Praxis nicht relevant ist kann Satz 2 dieser Regelung vereinfacht werden:

Zwischenzustände, die länger als ein Jahr oder länger als eine Fahrplanperiode andauern, gelten als zwischenzeitliche Betriebsaufnahme nach Absatz 2

§ 26a Abs. 1 EIGV – Verzicht auf Einvernehmensherstellung

Im Bereich Oberbau werden Zulassungen regelmäßig ohne eine zusätzliche fachliche Prüfung durch einen Gutachter erteilt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass einschlägige Prüfnormen klare Ziele und Bedingungen für die Prüfung definieren. Dadurch sind die Anforderungen transparent und nachvollziehbar, sodass eine externe Begutachtung nicht erforderlich ist.

Folgende Formulierungsänderung von § 26a Abs. 1 Satz 3 zielt daher darauf ab, dass bei EBA-anerkannten Prüfsachverständigen die Einvernehmensherstellung entfällt. Eine Einbindung des EBA bei der Auswahl von Gutachtern erfolgt nur, wenn diese nicht bereits im relevanten Fachgebiet als PSV durch das EBA anerkannt sind:

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die fachliche Eignung und kann Empfehlungen zur Auswahl des Gutachters und zum Prüfungsumfang aussprechen. Die Prüfung der fachlichen Eignung sowie die Empfehlungen entfallen, wenn der zu beauftragende Gutachter als PSV vom EBA anerkannt ist. Die endgültige Beauftragung des Prüfers erfolgt durch den Antragsteller. Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Zulassungsentscheidung gemäß § 26 Absatz 1 und Absatz 3 ohne Einbindung eines fachlichen Gutachters treffen, sofern diese nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht erforderlich ist.

§ 26a Abs. 2 EIGV – Festlegungen ergeben sich schon aus Risikomanagementverfahren

Laut diesem Regelungsvorschlag soll das EBA Festlegungen treffen, die sich jedoch bereits aus den Ergebnissen des Risikomanagementverfahrens ergeben.

Daher sollte § 26a Abs. 2 wie folgt vereinfacht werden:

(2) Bestehen Zweifel hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen gemäß § 26 Absatz 3, insbesondere hinsichtlich der praktischen Bewährung des Zulassungsgegenstandes, kann das Eisenbahn-Bundesamt eine Zulassung zur Betriebserprobung aussprechen. Diese Zulassung kann Auflagen beinhalten. Kann in der Betriebserprobung der Nachweis der Verwendbarkeit erbracht werden, wird eine antragsgemäße Zulassung erteilt. ~~Die Zulassung zur Betriebserprobung enthält Festlegungen hinsichtlich des Ziels sowie des zeitlichen und inhaltlichen Umfangs der Betriebserprobung.~~

§ 27a Abs. 4 EIGV – Engpässe bei Sachverständigen und Gutachtern nicht verschärfen

Die vorgeschlagene Regelung würde zu einem erheblichen Bürokratieaufbau führen und stellt gegenüber der bisherigen Formulierung eine Verschlechterung dar. Prüfsachverständige (PSV) und Gutachter sind bereits heute eine deutliche Engpassressource. Die Zahl der von ihnen zu bearbeitenden Prüfpunkte sollte reduziert und nicht ausgeweitet werden. Der vorliegende Diskussionsvorschlag sieht daher eine Streichung dieser Stelle vor. Zusätzlich ist die Freigabe des Betreibers als äquivalent zur GIuV anzusehen und sollte daher ergänzt werden.

§ 27a Abs. 4 Satz 1 sollte daher wie folgt gefasst werden:

(4) ... soweit der Antragsteller erklärt ~~und der Prüfsachverständige oder eine bestimmte Stelle bescheinigt,~~ dass der Anwendung dieser Regelwerke...

1. bereits eine Zulassung oder eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden oder Freigabe des Betreibers vorhanden ist und

§ 27c – keine Befristung regeln

Entweder sollte diese Befristung entfallen oder automatischen Verlängerungen erfolgen.

Mit der Novelle der EIGV in 2018 wurde im § 27 Absatz 5 EIGV die Gültigkeit einer GIuV auf längstens sieben Jahre begrenzt. Die dabei als Argumente hierfür angeführten Überprüfungen, ob sicherheitliche Erkenntnisse gegen die Weiterverwendung sprechen oder ob neue anerkannte

Regeln der Technik angewendet werden müssen, werden bei STE-Anlagen bereits seit langem kontinuierlich und ohne den Anlass der Verlängerung einer Genehmigung durchgeführt.

Treten im Betrieb eines Systems sicherheitliche Erkenntnisse auf, werden diese vom Hersteller, Betreiber und Aufsichtsbehörde unmittelbar behandelt. Einer Meldung folgt in solchen Fällen eine Bewertung des potenziellen Sicherheitsmangels nach DIN VDE 0831-100, aus der sich Maßnahmen bis hin zu sofortigen Austauschaktionen im Feld ableiten.

Ähnlich verhält es sich beim Vorhandensein neuer anerkannter Regeln der Technik. In den meisten Fällen sind die Weiterentwicklungen der anerkannten Regeln der Technik prozessualer Natur und ergeben keine Gründe gegen die Weiterverwendung der nach älteren anerkannten Regeln der Technik legitimierten Systeme und Komponenten.

Diesem Umstand trägt z. B. auch § 26 Absatz 4 EIGV § 27 Rechnung, wo die Anwendung älterer anerkannter Regeln der Technik auch bei Änderungen legitimer Systeme ausdrücklich gestattet ist. Änderungen anerkannter Regeln der Technik auf Grund neuer Sicherungsfunktionen führen zu Änderungsentwicklungen, insbesondere von softwarebasierten Systemen, um die neuen Funktionen zu realisieren (generische Produkte sind hiervon nicht betroffen, da sie selbst keine sicherungstechnischen Funktionen realisieren). Für den Neueinsatz werden nur die geänderten Systeme verwendet, ohne dies für die Vorgängerversionen verbieten zu müssen.

Durch den Anspruch, die Überprüfungen, ob sicherheitliche Erkenntnisse gegen die Weiterverwendung eines Produkts sprechen oder ob neue anerkannte Regeln der Technik für ein Produkt angewendet werden müssen, durch anerkannte PSV durchführen zu lassen, werden die begrenzten Ressourcen bei den PSV noch zusätzlich mit Routineprüfungen belastet, die die dringend benötigte Bearbeitung von Neuentwicklungen behindern. Insbesondere bei generischen Produkten, die über Jahre hinweg stabil bleiben, ist eine Einschaltung von PSV alle sieben Jahre kontraproduktiv für den Fortschritt im Sektor, hinzu kommt der erhebliche Aufwand für Fristenprüfung, Antragstellung und Bearbeitung bei Hersteller, Aufsichtsbehörde und Betreiber.

Die GluV ist u.a. auch die Grundlage für Instandhaltungsmaßnahmen. Eine undifferenzierte Befristung der Legitimierung führt nach Ablauf der Frist auch zu einem Verwendungsverbot von im Kennblatt aufgeführten Produkten (d. h. auch von Komponenten) im Rahmen der Instandhaltung. Dies ist sehr praxisfern und führt bei jeder Legitimierung zu zusätzlichem Aufwand für eine Frist-Verlängerung, um die Instandhaltung weiterführen zu können – ohne konkret ersichtlichen sicherheitlichen Nutzen.

Die DB bekräftigt daher ihren auch von der Bahnindustrie unterstützten Vorschlag von 2024 zur GluV. Von § 27 c Abs. 1 und 2 sollte daher abgesehen werden:

~~§ 27c Befristung und Verlängerung der Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen~~

~~(1) Die Genehmigung gilt längstens sieben Jahre für den Neueinsatz des Systems oder von dessen Bestandteilen.~~

~~(2) Das Eisenbahn-Bundesamt verlängert die Genehmigung auf Antrag jeweils um längstens sieben Jahre, wenn der Antragsteller erklärt, dass im Rahmen der Produktbeobachtung und der Rückmeldungen aus dem Betrieb keine sicherheitlichen Erkenntnisse oder begründete Zweifel festgestellt worden sind~~

§ 27d EIGV – Typfreigabe ist eine Teilmenge der Freigabe des Betreibers

Da die Typfreigabe ist eine Teilmenge der Freigabe des Betreibers ist, sollte die Regelung § 27d EIGV vereinfacht werden.

~~§ 27d Prüferklärung der Eisenbahn oder eine Freigabe des Betreibers-Erklärung der Typfreigabe der Eisenbahn~~

Eine Prüferklärung der Eisenbahn **Freigabe des Betreibers-Erklärung der Typfreigabe der Eisenbahn** gilt als Prüfbescheinigung des Prüfsachverständigen nach § 27a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 4.

§ 27e EIGV – Korrektur des Verweises auf § 23 EIGV

Der Verweis in § 27e EIGV auf § 23 Abs. 3 EIGV bezieht sich eigentlich auf § 27 Abs. 2 EIGV und sollte entsprechend angepasst.

§ 28 Abs. 2 EIGV – Marktaufsicht der Hersteller auch in englischer Sprache ermöglichen

Die Übersetzung von sämtlichen Nachweisen bindet Ressourcen und verlangsamt Projekte. Wenn – wie vorgeschlagen – der Bedarf erst während der Marktaufsicht entsteht und dann eine Übersetzung erstellt werden soll, verlangsamt dies den Prozess zusätzlich.

Daher sollte die vorgeschlagene Änderung des § 28 Abs. 2 EIGV noch wie folgt ergänzt werden:

*Im Rahmen der Marktaufsicht nach Absatz 1 hat der Hersteller dem Eisenbahn-Bundesamt auf dessen Verlangen alle Unterlagen, Nachweise und Muster offenzulegen und bei Bedarf **in deutscher oder englischer Sprache** zur Verfügung zu stellen, die für die Beurteilung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Beurteilung der sicheren Integration benötigt werden.*

§ 29 Abs. 5 neu EIGV – kein Regelungsbedarf für zusätzliche Verpflichtungen ersichtlich

Diese Erweiterung würde ohne nachvollziehbaren Anlass zu weiteren Verpflichtungen für den Eisenbahnsektor führen.

Die EIGV regelt gemäß § 1 Absatz 1 die Bedingungen für das Inverkehrbringen und für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems gemäß VO (EU) 2016/797. Die Beherrschung von Gefahren wird originär in der Sicherheitsrichtlinie 2016/798 und den zugehörigen CSM-Verordnungen geregelt. Abgebildet wird dies in den SMS der EIU und EVU. Das BMV verweist in der Begründung zur geplanten Neuregelung außerdem selbst auf die bereits nach AEG und Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV) geltenden Regelungen zur Beherrschung von Risiken und zum Ergreifen von Gefahrabwendungsmaßnahmen. Nach den einschlägigen Regelungen besteht bereits eine umfassende Sicherheitsverantwortung der in § 2 Abs. 22 AEG genannten Stellen. Eine zusätzliche Regelung im Rahmen der EIGV wäre insofern hier systemfremd.

Der Absatz ist daher zu streichen:

~~(5) Eisenbahnen, Halter, für die Instandhaltung zuständigen Stellen und sonstige Verantwortliche i.S.d. § 2 Abs. 22 AEG haben bei Anhaltspunkten für das Vorliegen einer Gefahr für den sicheren Betrieb bestehender Infrastrukturen oder Fahrzeuge mögliche Gefahren zu erforschen, Gefahrenabwehrmaßnahmen zu treffen und dies zu dokumentieren.~~

Es wäre zudem zunächst zu klären, ob tatsächlich bisher eine Regelungslücke besteht, die diesen neuen Abs. 5 erforderlich macht. Gab es konkrete Ereignisse, bei denen Gefährdungslagen entstanden sind, weil die bisherigen Verpflichtungen der in Abs. 5 (neu) genannten Adressaten nicht für eine Beherrschung/Kontrolle der Risiken und Gefahren ausreichend waren? Wenn dies nicht der Fall gibt, sollte die vorgeschlagene Änderung unterbleiben.

Kritisch zu sehen ist insbesondere die verbindliche Gefahrenerforschung bei Vorliegen von Anhaltspunkten. Es bleibt unklar, was auslösende Anhaltspunkte sind und was Erforschung bedeutet. Insbesondere der Begriff Anhaltspunkte erscheint zu unbestimmt. Dies kann alles umfassen einschließlich Gerüchten. Pflichten sollten sich stets nur auf die Kenntnis von Tatsachen stützen.

Die Ergreifung von Maßnahmen sollte nur im Falle einer erkannten Gefahr bzw. eines erkannten Sicherheitsrisikos erfolgen. So ist es auch in § 21 ESiV, der den Art. 4 der EU-Sicherheitsrichtlinie 2016/798 umsetzt, geregelt.

§ 29b EIGV – Probefahrten weiterhin ermöglichen

Entsprechend dem ehemaligen (jetzt entfallenden) § 38 Abs. 2 EIGV sollten weiterhin z.B. Probefahrten auch vor Erteilung der Genehmigung möglich sein. Ansonsten würde die Fahrzeugzulassung, die auch regelmäßig Baumaschinen betrifft, erheblich erschwert.

Daher sollte § 29b EIGV wie folgt ergänzt werden:

„Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf ein Fahrzeug *nach Erteilung der Genehmigung erst dann verwenden, wenn (...)*“

§ 30 Abs. 1 EIGV – Eckwerteprüfung würde zu Bürokratieaufbau führen

Es wird aufgrund des dafür erforderlichen Aufwands und der Kosten nicht möglich sein, die in § 30 Abs. 1 vorgesehene Eckwerteprüfung für jede Einzelmaßnahme durchzuführen. Dies würde zu erheblichen Projektverzögerungen führen und steht dem Ziel Bürokratierückbau deutlich entgegen.

Daher sollte zur Lösung ein alternativer, möglichst generischer Ansatz gefunden werden. Die DB schlägt vor, die Optionen dafür in einer Fachgruppe zwischen Bund, EBA und DB auszuarbeiten.

Aus Sicht der DB wäre es außerdem wünschenswert, das Ziel eines „*durchgängig interoperabel nutzbaren Netzes*“ zu verfolgen, anstatt eines „*durchgängig als interoperabel **zertifizierten** Netzes*“. Es sollte also die Formalie des Zertifikates nicht über die tatsächliche technische Interoperabilität gestellt werden.

§ 41 EIGV – Übergangsregelung erforderlich

Eine umfassende und „maßgeschneiderte“ Übergangsregelung ist zwingend erforderlich, um Rechtsunsicherheiten für alle laufenden Verfahren und laufenden Maßnahmen zu vermeiden und ggf. erforderliche Anpassungen an DB-internen Regelungen (einschl. SMS) umzusetzen.

Anlage 1 Nr. 5.1.2 EIGV – technologieoffenere Begriffe verwenden

Die Begriffe ETCS und GSM-R sollten hier und an allen weiteren Fundstellen durch technologieoffene Formulierungen ersetzt werden, damit künftige Technologien wie z.B. FRMCS (Nachfolger von GSM-R) mit abgedeckt sind und keiner Änderungen der VO bedürfen.

Anlage 4 EIGV – genehmigungspflichtigen Tatbestände reduzieren statt ausweiten

Der Entwurf zur Anlage 4 EIGV wird in dieser Form von der DB abgelehnt. Dieser sieht eine erhebliche Ausweitung der genehmigungspflichtigen Tatbestände sowohl in der Anlage 4 selbst vor, als auch durch die neu in § 9 Absatz 4 EIGV in Verbindung mit § 2 Nr. 32 EIGV beschriebenen Zusammenhangsmaßnahmen.

Dies widerspricht sehr den Maßgaben des Koalitionsvertrag zum EU-Recht („*bei der Umsetzung von EU-Recht in nationales Recht schließen wir bürokratische Übererfüllung aus. Parallelregulierung auf europäischer und nationaler Ebene lehnen wir ab.*“), wie auch jenen zum Fachplanungsrecht, zu dem auch die EIGV zählt.

Beispiele für Ausweitungen der Anlage 4 EIGV, die fachlich nicht begründet sind:

- Erweiterung im Bereich Stützbauwerke (Nr. 2.6): Die Sicherheitsrelevanz von Stützbauwerken oder Trögen mit einer Stützhöhe von mindestens 5,00 m wird bereits durch die bestehenden Anforderungen an Planung, Nachweisführung und bautechnische Prüfung sichergestellt. Allein aus der Bauwerkshöhe ergibt sich kein zusätzlicher Bedarf für eine generelle IBG-Pflicht. Ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn ist daher nicht erkennbar.

- Die vorgesehene Änderung des Abschnitts 2.10.4 (neu) Bahnsteige mit Nutzerzahlen von über 1000 Reisenden pro Stunde stellt keine Präzisierung, sondern eine Ausweitung des Anwendungsbereichs dar.
- Im Teilsystem ENE (Abschnitt 3) erhebliche Anzahl Anlagen ohne TSI-Anforderungen hinzugefügt; u.a. Gleichstromschaltanlagen, Bahnstromleitungen, zentrale Umrichterwerke.
- Entfall des Hinweises zu Nr. 4.1 „Von Nummer 4.1 ausgenommen sind Maßnahmen aufgrund von Bauteiltausch oder Softwareanpassungen ohne Auswirkung auf bestehende Funktions- und Sicherheitsanforderungen des Bestandteils des Eisenbahnsystems“. Im Zusammenhang mit den Änderungen in 4.1.2 (Streichung 1:1-Austausch“) ergibt sich die IBG-Pflicht für jegliche Software-Patches sowie Austausch von Standardkomponenten.
- HOA (Heißläuferortungsanlagen, Gewerk TK) wären ebenfalls stets genehmigungspflichtig.

Ferner würde gerade durch den Vorschlag zur Anlage 4 EIGV die sehr positiven Auswirkungen des InfZuG teilweise wieder rückgängig gemacht. Der Vorschlag würde für zahlreiche Projekte, für die das InfZuG zu einem Bürokratierückbau führt, wieder einem Bürokratieaufbau bewirken.

Eine entsprechende Entschlackung der Anlage 4 EIGV wäre zudem auch aus Gründen fairer Wettbewerbsbedingungen mit anderen Verkehrsträgern und EU-Ländern geboten. Der DB ist nicht bekannt, dass für andere Verkehrsträger in dem Ausmaß wie derzeit in der Anlage 4 EIGV die Erfordernis für eine zusätzlich zur Planfeststellung in einem separaten Verfahren erforderliche IBG besteht – trotz vielfach gleicher Gewerke im Bereich IOH. Dabei sei auch auf Österreich verwiesen, wo anders als im hiesigen Eisenbahnrecht „die Bewilligung zur Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen“ gebündelt werden kann „mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung“ (§ 34 a Eisenbahngesetz).

Anlage 6 Nr. 2.5 EIGV – Anforderung konkretisieren

Zur Vereinfachung der praktischen Anwendung wäre es hilfreich, die konkrete Anforderung (hier Sprachgebrauch: Trackside Approval) zu ergänzen.

Anlage 6 Nr. 3.1. und 3.1.1 EIGV – Ergänzung nicht erforderlich

Die Ergänzungen in 3.1 und 3.1.1 sind vollständig verzichtbar und sollten mit 3.7 erforderlich abgeglichen werden. Die Unterlagen in der in Anlage 6 geforderten Form werden grundsätzlich nur bei IBG-Verfahren zusammengestellt.

3.1 Anzuwendendes Regelwerk, **anlagenspezifische Genehmigungen und Zulassungen** ~~(nur bei Maßnahmen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen)~~

Anlage 6 Nr. 3.6.1.3 EIGV – Ergänzung bereits geregelt

Der Zusatz zu „Cyber-Angriffen“ ist nicht erforderlich, da in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 (CSM RA) selbst, aus der die Anforderung zu 3.6.1.3 stammt, hierzu auch keine Regelungen stehen, und diese Anforderung an anderen Stellen hinreichend geregelt sind (NIS2, BSI-Gesetz, ...). Ferner ist die Nachweisführung schwierig.

3.6.1.3 Alle ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken werden auf einem vertretbaren Niveau gehalten, ~~einschließlich Gefährdungen durch Cyber-Angriffe.~~

Anlage 6 Nr. 3.6.3 EIGV – Nachweis bereits geregelt

Der praktische Mehrwert des Abschnitts und insbesondere der Ergänzung „ordnungsgemäß“ ist unklar. Der Nachweis der Gefährdungsbeherrschung ist durch die Anwendung des SMS und der für die Bauüberwachung und die Durchführung von Baumaßnahmen gültigen Regelwerke umfangreich sichergestellt und dokumentiert. Von dieser Regelung sollte daher abgesehen werden:

~~3.6.3 Die Bauüberwachung durch den Antragsteller ist ordnungsgemäß durchgeführt worden.*~~**

Anlage 6 Nr. 3.6.5 EIGV – Klarstellung erforderlich

Es sollte eine Klarstellung erfolgen, dass es sich um die im gleichen Absatz genannten sicherheitsrelevanten Mängel handelt:

*3.6.5 keine sicherheitsrelevanten Mängel vorhanden sind oder sicherheitsrelevante Mängel wirksam kompensiert worden sind und **diese vorhandene** Mängel innerhalb einer zu bestimmenden, angemessenen Frist beseitigt werden,****

**** Ist spätestens zwei Werktage nach Inbetriebnahme durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzulegen.*

Anlage 7 Nr. 1.4. EIGV – redaktionelle Änderung

Das Wort “erstmals“ im Zusammenhang mit „neuen“ ist eine Doppelung:

1.4 sie erstmals bei Errichtung einer ~~neuen~~ Infrastruktur ~~oder~~ in einem Fahrzeug betreffend die Klasse B Ausrüstung oder die Ausrüstung mit dem Zugbeeinflussungssystem ZBS (Berliner S-Bahn) oder bei einer genehmigungspflichtigen Aufrüstung oder Erneuerung nach Anlage 4 eingesetzt werden

Anlage 7 Nr. 1.5. EIGV – redaktionelle Änderung

Es sollte möglichst durchgängiges Vokabular genutzt werden:

1.5 ihre bestehende Genehmigung fortgeschrieben wird und dabei eine Änderung in der Systemstruktur oder eine Änderung bei der Realisierung der sicherheitsbezogenen relevanten Funktionen vorgenommen wird oder

Anlage 7 Nr. 2.1. sowie Nr. 1.3 Nr. 1.6. EIGV

Das Einfügen des “und” bei Nr. 2.1. führt dazu, dass nur Produkte mit Sicherheitsfunktionen oder sicherheitsbezogenen Funktionen und bahnspezifischen Anforderungen zu einer GIuV führen können.

Entsprechend der Begründung zu Anlage 7, 1.3 sollte daher von Nr. 2.2 abgehen werden. Funktionen zur OT-Security bestehen fast immer. Wesentlich ist, dass diese Anforderungen durch eigene Prozesse berücksichtigt werden.

2.1 mindestens eine Sicherheitsfunktion oder eine sicherheitsbezogene Funktion ausführen, und

~~2.2 eine Funktion zur Gewährleistung der IT-Sicherheit ausführen oder~~

Aus gleichem Grund sollten auch 1.3. und 1.6 gestrichen werden:

~~1.3 an ihnen der technische Schutz zur Vermeidung von Störungen der Verfügbarkeit, Integrität, Authentizität und Vertraulichkeit geändert wird;~~

~~1.6 sie eine Funktion zur Gewährleistung der IT-Sicherheit ausführen.~~

Anlage 7 Nr. 2.3 / 2.4.

Für das Teilsystem Energie (TSI ENE) wird eine GIuV nur erteilt, wenn es sich um Interoperabilitätskomponenten handelt.

Daher sollte Anlage 7 um eine Nr. 2.4 ergänzt werden, die Nr. 2.3 ergänzt:

2.3 eine bahnspezifische Anforderung aus einschlägigen Normen oder Regelwerken vorliegt und 2.4 im Teilsystem ENE eine Interoperabilitätskomponente sind.

2.3 Zum Diskussionsvorschlag zur EPSV

§§ 1 bis 5 und § 14, 21 und 21 ESPV – Unsicherheiten bei Prüfsachverständigen vermeiden und notwendige Anforderungen an Prüforganisationen separat regeln

Die Einführung von Prüforganisationen im Sinne des InfZuG darf nicht zu Unsicherheiten über den Weiterbestand der Regelungen für Prüfsachverständige (PSV) inkl. deren heutige Organisationen (bspw. Prüfleitstellen) führen. Prüf(leit)stellen und Prüforganisationen im Sinne des InfZuG stellen unterschiedliche Organisationsformen dar, die sich wesentlich in ihrer Zusammensetzung und Anforderungen an ihre Rahmenbedingungen unterscheiden. Daher sollte der gleiche Begriff nicht mit unterschiedlicher Bedeutung belegt werden.

Es wird empfohlen, die Regularien für Prüf(leit)stellen nicht auf die Verordnungsebene anzuheben. Es entsteht dadurch eine Inflexibilität für spätere Erweiterungen und Anpassungen, z.B. um die Ergänzungen für Prüforganisationen im Sinne des InfZuG. Dieses kann schneller und gleichmaßen rechtssicher für die Prüf(leit)stellen und für zukünftige Prüforganisationen auf der Ebene der Verwaltungsvorschrift erfolgen.

Auf die Änderungen im Diskussionsvorschlag die vorsehen, jeweils für PSV bereits bestehende Regelungen auf Prüforganisationen auszuweiten (§§ 1 bis 5 und § 14, 21 und 21 ESPV), sollte daher verzichtet werden.

Die Anforderungen an Ressourcen, Prozesse, Zertifizierung, Überwachung usw. von o.g. „Prüforganisationen“ im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnik sollten stattdessen auf Verordnungs- oder Verwaltungsebene separat ausgestaltet werden, womit diese Anforderungen im Sinne der Ziele des InfZuG auch schneller festgelegt werden können. Ggf. könnte dieses jedoch auch durch einen eigenen neuen Abschnitt in der EPSV umgesetzt werden.

Dabei sollte mit der Festlegung der Anforderungen auch der Widerspruch im durch das InfZuG geänderten § 4b AEG aufgelöst werden. Bei der Änderung von § 4b AEG selbst wurde der Satz 1 nicht geändert, d.h. die Einhaltung der Technischen Vorschriften prüfen weiterhin PSV. Die Begründung zur Änderung kann hingegen so verstanden werden, dass zukünftig alternativ zu PSV auch Prüforganisationen prüfen können. Der Widerspruch sollte zugunsten dieser aufgrund der Engpässe bei PSV sinnvollen Intention des Gesetzgebers aufgelöst werden.

§4 Abs. 3 Nr. 1 EPSV – Anpassung „Rechtspersönlichkeit“

Sofern der Abschnitt für Prüf(leit)stellen erhalten bleibt und auf Verordnungsebene angehoben werden soll, ist unter Nummer 1 die Formulierung „Rechtspersönlichkeit“ durch „unabhängig in der Ausübung ihrer Tätigkeit“ zu ersetzen.

§5 Abs. 6 – Antragsfristen

Bei Prüf(leit)stellen sind die Kandidaten und PSV, welche eine Anerkennung oder Verlängerungen beantragen i.d.R. langjährig bekannt. Die Forderung nach einem Führungszeugnis sollte in der Verantwortung der Prüf(leit)stellen sein. Die Erfahrung hat gezeigt, dass bei Prüf(leit)stellen eine Beantragung der Verlängerung von 2 Monaten vor Ablauf der Anerkennung ausreichend ist.

(6) Die zuständige Behörde kann Ausnahmen zu § 4 Absatz 2 Nummer 1, 2 und 3 sowie zu § 5 Absatz 4 zulassen. Für Prüfstellen kann die zuständige Behörde Ausnahmen zu § 5 Absatz 3 Nummer 7 und Absatz 5 Nummer 5 sowie zu den Fristen zur Antragstellung auf Verlängerung zulassen.

Näheres regeln Verwaltungsvorschriften.

§ 16 ESPV – Streichung des Zusatzes „namentlich“

Prüfstellen führen z.T. mehrere hundert PSV. Eintreten und Ausscheiden von PSV in diese Prüfstelle kann sich wöchentlich ergeben. Eine wöchentliche Anpassung der Versicherungspolice ist nicht praktikabel. Die Formulierung „*namentlich einbezieht*“ führt zu Verunsicherung. Wesentlich ist, dass die Versicherung für den PSV gilt. Dies ist mit der Formulierung „einbezieht“ ausreichend beschrieben. Daher sollte in § 16 EIGV auf „*namentlich*“ verzichtet werden.

§ 19 EPSV – Rechtsunsicherheit bei Einsatz von Prüftools auflösen

Eine rasche Beschleunigung von zahlreichen Projekten lässt sich erreichen, wenn die Rechtsunsicherheit seitens PSV aufgelöst wird, ob/unter welchen Bedingungen diese Prüftools einsetzen dürfen. Andernfalls wird die persönliche Prüfung gemäß § 15 Absatz 1 EPSV als „*vollständige, persönliche Prüfungen*“ fehlinterpretiert. Der Einsatz legitimer Prüftools unterstützt die automatisierte Prüfung einer automatisierten Projektierung.

§ 19 Satz 1 EPSV sollte daher als § 19 Abs. 1 EIGV gefasst und um einen neuen Absatz 2 ergänzt werden:

(2) Zusätzlich kann der Prüfsachverständige zur Ausübung seiner Prüftätigkeit legitimierte Prüftools einsetzen, deren Nutzung unter Sicherheitsverantwortung bestätigt worden ist. Sie sind verantwortlich für den bestimmungsgemäßen Einsatz gemäß Anwendungsbedingungen.

Weiterhin kann der Prüfsachverständige zur Ausübung seiner Prüftätigkeit herstellerbezogen legitimierte Nachweise von Prüfleitstellen einsetzen.

§ 21 Abs. 2 Nr. 2 EPSV – keine gesonderte Anzeige von Veränderungen bei PSV

Personelle Veränderungen wie in Nr. 2 sind dem EBA durch die Anerkennungen der PSV ohnehin bekannt. Eine gesonderte Anzeige erzeugt insbesondere bei großen Prüfstellen / Prüfleitstellen unnötigen Aufwand und ist zu vermeiden.

§ 21 Abs. 2 Nr. 2 EPSV sollte daher ergänzt werden:

2. Personelle Veränderungen hinsichtlich der aufgelisteten Prüfer der Prüforganisation, wenn diese sich nicht aus einem Bescheid des EBA ergeben,

§ 25 EPSV – Übergangsvorschriften

Die bisherige Übergangsvorschrift kann entfallen.