

Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit im Prüfwesen

Reformvorschläge für eine zukunftsichere Bahninfrastruktur



Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit im Prüfwesen

Reformvorschläge für eine zukunftsichere Bahninfrastruktur

Das deutsche Prüfwesen der Bahninfrastruktur steht vor erheblichen Herausforderungen. Widersprüchliche Anforderungen, bürokratische Hürden und unnötig hohe Kosten belasten nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Prüforganisationen, sondern auch den Fortschritt dringend benötigter Infrastrukturprojekte. Gleichzeitig wächst der Bedarf an Prüfkapazitäten, während der Fachkräftemangel weiter zunimmt.

Um diesen Herausforderungen wirkungsvoll zu begegnen, bedarf es konkreter Reformen, die sowohl bestehende Hemmnisse abbauen als auch neue Wachstumsimpulse und Entwicklungsperspektiven schaffen.

Kernforderungen

1. Prüfsachverständige - Reformierung der Anerkennungsverfahren

Die aktuelle Anerkennung von Prüfsachverständigen im Bereich der Bahninfrastruktur ist für Organisationen wie die Technischen Überwachungsvereine (TÜV) aufgrund widersprüchlicher Anforderungen aktuell nahezu unmöglich zu bewältigen. Einerseits müssen u.a. als Basis für den Nachweis der besonderen Fachkunde zehn Planungen durchgeführt werden. Andererseits widerspricht die Durchführung von Planungen den Akkreditierungsanforderungen einer Inspektions- oder Zertifizierungsstelle gemäß ISO 17020 bzw. ISO 17065. Zudem führt die spezifische Festlegung auf einzelne Stellwerkstypen zu einem unverhältnismäßig hohen Aufwand für Erweiterungen der einzelnen stellwerksspezifischen Anerkennungen.

Es ist entscheidend, dem Markt kurzfristig deutlich mehr Fachkräfte bereitzustellen, um dem wachsenden Bedarf an Prüfressourcen gerecht zu werden. Der TÜV-Verband fordert daher eine umfassende Reform der Plan-, Abnahme- und Zulassungsprüfung im Bereich der Leit- und

Sicherungstechnik. Diese sollte folgende Punkte umfassen:

- **Ablösung der persönlichen Anerkennung:** Die Prüfberechtigung sollte von Einzelpersonen auf Organisationen übergehen (organisationsbezogene Anerkennung).
- **Digitalisierung und Beschleunigung:** Eine vollständig digitale Planung sowie die Nutzung akkreditierter Prüforganisationen werden Verfahren vereinfachen und Projekte effizienter gestalten. Dies reduziert Bürokratie und erhöht die Umsetzungsgeschwindigkeit.
- **Praxisnahes Ausbildungskonzept:** Analog zu den Ausbildungskonzepten der Technischen Dienste für Fahrzeugbegutachtungen im Automobilbereich sollten Prüfer innerhalb der zuständigen Stellen ausgebildet werden. Auch hier besteht u.a. nicht die umfangreiche Anforderung, vorab zehn verschiedene Fahrzeugtypen oder Komponenten entwickelt zu haben.

2. Doppelerkennung – Kostenreduktion durch Verfahrensharmonisierung

Die derzeitigen doppelten Anerkennungs- und Akkreditierungsverfahren sowie regelmäßigen Überwachungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) führen zu erheblichen finanziellen Belastungen für Prüforganisationen und beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Sektors im europäischen Vergleich. Diese doppelten Verfahren erzeugen nicht nur zusätzliche Verwaltungskosten, sondern binden auch wertvolle personelle Ressourcen, die insbesondere angesichts des bestehenden Fachkräftemangels dringend anderweitig benötigt werden.

Unser Vorschlag:

- **Kombination der Verfahren:** Akkreditierungen sollen allein durch die DAkkS erfolgen, während das EBA seine Expertise beratend einbringt. Diese Straffung der Prozesse würde erhebliche Kosteneinsparungen für die Prüforganisationen bewirken.
- **Flexibilität und Eigenverantwortung:** Die Anerkennung der Stellen sollten wie im europäischen Ausland freizügiger gehandhabt und die Verantwortung den Prüforganisationen übertragen werden. So werden unnötige Hürden abgebaut und die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt.
- **Ermöglichung von Wachstum:** Prüforganisationen müssen die Möglichkeit erhalten, Kompetenzen intern zu entwickeln und ihre Kapazitäten auszubauen. Vor allem die in Deutschland sehr strenge Trennung von Zertifizierungsdienstleistungen und Engineering verhindert, dass Prüforganisationen organisch wachsen können. Dies ist ein entscheidender Faktor, um international konkurrenzfähig zu bleiben, Personal und Fachkräfte zu gewinnen bzw. aufzubauen und allgemein den steigenden Anforderungen des Marktes gerecht zu werden.

3. DB InfraGo Projekte - Festschreibung von Spezifikation bei Projektstart

Projektbeteiligte aus Hersteller- und Gutachterorganisationen berichten regelmäßig, dass Spezifikationen seitens der DB InfraGo teilweise im laufenden Projekt angepasst werden. Diese Änderungen führen zu erheblichen Herausforderungen wie unnötige Rückfragen, zusätzliche Bearbeitungsschleifen, Projektverzögerungen und steigenden Kosten.

Unser Vorschlag:

- **Einfrieren der Spezifikationen:** Alle technischen Spezifikationen, die von Herstellern erfüllt und nachgewiesen werden müssen, sollen zu Beginn eines Projekts eingefroren werden. Diese sollen dann für die gesamte Projektlaufzeit als gültig und bindend gelten, sofern dies mit der EU-Gesetzgebung vereinbar ist.



Ansprechpartner

[Robin Zalwert](#)

Referent Nachhaltige Mobilität

E-Mail: robin.zalwert@tuev-verband.de

Tel. +49 151 12039699

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.