

30. Januar 2015

TRANSPORT
FINANZIERUNG
INFRASTRUKTUR

Die Reform und Neustrukturierung des Zulassungsverfahrens für Eisenbahnfahrzeuge

Von den Rechtsanwältinnen Dr. Frank Thomas und Anne Thümmel

Einführung

„Mut ist die Kraft, das Bekannte loszulassen“ – in diesem Sinne hat die Bundesregierung am 19. Dezember 2014 die Modernisierung des Zulassungsverfahrens für Eisenbahnfahrzeuge in Angriff genommen und den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegten Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften beschlossen und an den Bundesrat weitergeleitet. Der Bundesrat hat nunmehr bis zum 9. Februar 2015 Gelegenheit, dazu Stellung nehmen.

Das Gesetz sieht vor, dass zukünftig unabhängige private Stellen in das Zulassungsverfahren von Eisenbahnfahrzeugen eingebunden werden und Prüfaufgaben vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übernehmen. Damit soll das Zulassungsverfahren insgesamt beschleunigt werden. Das EBA bleibt weiterhin für die abschließende Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zuständig. Zudem übernimmt das EBA die Aufgabe der fachlichen Anerkennung und anschließenden Überwachung dieser privaten Stellen.

Hintergrund

Der Schienenverkehr hat sich im Zuge der Liberalisierung des Eisenbahnwesens in der Europäischen Union und der Bahnreform in Deutschland stark verändert. Eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist grenzüberschreitend tätig. Der europäische Rechtsrahmen gewinnt hierdurch zunehmend an Bedeutung. Bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen ist es in den vergangenen Jahren zu erheblichen Verzögerungen gekommen. Die hierdurch entstandenen Schäden für die Bahnindustrie und alle Beteiligten sind erheblich. Mit dem Gesetzesentwurf knüpft die Bundesregierung an das im Juni 2013 beschlossene *Memorandum of Understanding* über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge an. Durch die Verlagerung wesentlicher Prüftätigkeiten des EBA auf unabhängige externe Stellen hofft die Bundesregierung auf eine Beschleunigung des gesamten Zulassungsverfahrens.

Wesentliche Änderungen

Eine wesentliche Neuerung des Gesetzesentwurfes ist die geplante Änderung in § 5 Abs. 1 d AEG, die einen Paradigmenwechsel nach sich zieht. Nunmehr sollen im Regelfall private Stellen die Aufgaben der benannten Stellen nach Art. 2 lit. j) der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, der beauftragten benannten Stellen sowie der Bewertungsstellen wahrnehmen.

Die Reform und Neustrukturierung des Zulassungsverfahrens für Eisenbahnfahrzeuge

Diese Stellen können nach dem europäischen Regelwerk bei Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG eingebunden werden und betreffen sowohl die Teilsysteme der Fahrzeuge als auch diejenigen der Infrastruktur (Leit- und Sicherungstechnik, Ingenieur-, Ober- und Hochbauanlagen).

Die privaten Stellen haben die folgenden Aufgaben:

- **Benannte Stellen**, die auch unter dem Namen „Notified Bodies“ bekannt sind, führen gemäß §§ 15 ff. der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) das sogenannte EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG durch und überprüfen in diesem Rahmen, ob die jeweiligen Teilsysteme den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entsprechen.
- **Benannte beauftragte Stellen**, auch unter der Bezeichnung „Designated Bodies“ bekannt, sind für die Überprüfung nationaler Vorschriften zuständig.
- **Bewertungsstellen**, auch bekannt als „Assessment Bodies“, bewerten das Risikomanagementverfahren für den Fall der Vornahme von signifikanten Änderungen im Eisenbahnsystem gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) 352/2009.

Die Übertragung dieser Aufgaben auf private Stellen ist nach dem europäischen Regelungskonzept der benannten Stellen als Regelfall vorgesehen, wird aber nach jetziger Gesetzeslage bisher gemäß § 25 b AEG nur als Ausnahmetatbestand umgesetzt.

Wesentliche Anforderung an eine private Stelle:

Die privaten Stellen müssen die erforderliche Fachkompetenz nachweisen. Diese soll durch eine Akkreditierung bei der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen werden können. Das EBA soll als für die Eisenbahnaufsicht zuständige Bundesbehörde nach dem Entwurf für diese fachliche Anerkennung und Überwachung zuständig sein (§ 5 Abs. 1 d S. 3 AEG). Einzelheiten sollen im Wege einer Rechtsverordnung noch näher geregelt werden.

Weitere Änderungen

- Prüfsachverständige, die bereits jetzt die Einhaltung von nationalen technischen Vorschriften prüfen und damit insbesondere die Durchführung von Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für strukturelle Teilsysteme unterstützen, sollen nach dem Entwurf (§ 4 b Abs. 1 S. 1 AEG) sowohl im Auftrag der Antragsteller (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Hersteller) als auch im Auftrag des EBA (Sicherheitsbehörde) tätig werden können. Das Prüfprogramm der Prüfsachverständigen soll dabei die nationalen technischen Vorschriften oder den Nachweis einer zulässigen Abweichung hiervon umfassen. Die im Falle

Die Reform und Neustrukturierung des Zulassungsverfahrens für Eisenbahnfahrzeuge

einer Beauftragung durch das EBA als Verwaltungshelfer tätig werdenden Prüf-sachverständigen sollen behördlich anerkannt und überwacht werden. Als Mindestkriterien müssen sie über die erforderliche Fachkompetenz verfügen, zuverlässig und unabhängig vom Auftraggeber sein. Näheres soll in einer Rechtsverordnung geregelt werden.

- Die Regulierung der Entgelte von Wartungseinrichtungen soll zunächst zeitlich befristet auf vier Jahre ausgesetzt werden. In diesem Zeitraum soll geprüft werden, inwieweit der Markt für Wartungsdienstleistungen bereits funktioniert oder ob gegebenenfalls weitere Regulierungen erforderlich sind.

Ausblick

Der Entwurf ist ein wichtiger Schritt, die Bahnindustrie wettbewerbsfähig zu halten und die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zu beschleunigen. Der Gesetzgeber hat auf Druck der Bahnindustrie, der Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen Mut bewiesen, neue Wege zu beschreiten und die bestehenden Strukturen zu modernisieren. Es bleibt abzuwarten, inwiefern der Gesetzesentwurf durch den Bundesrat noch modifiziert wird. Mit Spannung bleibt insbesondere zu erwarten, ob es durch die skizzierten Maßnahmen tatsächlich zu einer Beschleunigung des Zulassungsprozesses in Deutschland kommen wird. Dies soll mittels einer Evaluierung überprüft werden, damit gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen werden können.

Autoren:

Dr. Frank Thomas

frank.thomas@klgates.com

T +49.69.945.196-270

Anne Thümmel

anne.thuemmel@klgates.com

T +49.69.945.196-276

K&L GATES

Anchorage Austin Berlin Boston Brisbane Brussels Charleston Charlotte Chicago Dallas Doha Dubai Fort Worth Frankfurt Harrisburg Hongkong Houston London Los Angeles Melbourne Mailand Miami Moskau Newark New York Orange County Palo Alto Paris Peking Perth Pittsburgh Portland Raleigh Research Triangle Park San Francisco São Paulo Schanghai Seattle Seoul Singapur Spokane Sydney Taipeh Tokio Warschau Washington, D.C. Wilmington

K&L Gates ist eine der führenden internationalen Wirtschaftssozietäten. Die Kanzlei ist in den wichtigsten Regionen der USA, Asiens, Australiens, Europas, des Nahen Ostens und Südamerikas mit über 2 000 Rechtsanwälten präsent und lokal bestens vernetzt. K&L Gates berät führende globale Unternehmen, Wachstumsunternehmen, den Mittelstand, Kapitalmarktteilnehmer, Unternehmer in allen bedeutenden Industriezweigen und den öffentlichen Sektor. Weitere Informationen unter www.klgates.com/de-DE/.

This publication is for informational purposes and does not contain or convey legal advice. The information herein should not be used or relied upon in regard to any particular facts or circumstances without first consulting a lawyer.

©2015 K&L Gates LLP. Alle Rechte vorbehalten.