



Viertes Eisenbahnpaket

# Neue Züge „auf Schiene“ bringen

**Dr. Josef Doppelbauer**, Leitender Direktor, Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), Valenciennes, Frankreich



Mit dem Ablauf der dreijährigen Einführungsfrist wird die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ab Mitte Juni 2019 eine europäische Genehmigungsstelle nach dem technischen Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes. In diesem Artikel werden die umfangreichen Maßnahmen beschrieben, mit denen sich die Agentur gemeinsam mit allen Beteiligten auf die neuen Aufgaben vorbereitet. Diese Maßnahmen verlaufen weitgehend plangemäß, während bezüglich der nationalen Umsetzungen des Gesetzespaketes große Unsicherheiten bestehen, da die Mitgliedsstaaten ihren jeweiligen Umsetzungszeitpunkt erst Mitte Dezember verbindlich bekannt geben müssen.

Der im Juni 2016 in Kraft getretene technische Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes<sup>[1-3]</sup> ist ohne Zweifel die wichtigste Gesetzesinitiative in der Geschichte der Eisenbahn in Europa. Mit ihm wird zum einen erstmals eine europäische Behörde (die Eisenbahnagentur der Europäischen Union – ERA) europaweit gültige Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen ausstellen können, zum anderen wird das Verhältnis von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Bezug auf die Nutzung genehmigter Fahrzeuge grundlegend geändert.

Damit wird ein großer Schritt in Richtung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums getan, hin zu einem integrierten Marktumfeld mit klaren, einheitlichen Regeln, die von der ERA überwacht und in enger Zusammenarbeit mit den nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) umgesetzt werden. Weiter sollen die neuen Regelungen zur Revitalisierung des Eisenbahnsektors und zur Stärkung seiner wesentlichen Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit beitragen.

Weniger als ein Jahr vor dem Ende der Übergangsfrist zur Umsetzung des technischen Pfeilers (16. Juni 2019<sup>[4]</sup>) steht die ERA mitten im „Endspurt“. In diesem Artikel wird der Stand der Umsetzung des technischen



Foto: DB AG/Railteam

Pfeilers beschrieben, insbesondere wie sich die Eisenbahnagentur auf ihre neuen, erweiterten Aufgaben vorbereitet, und welche Aufgaben bis zum Ende der Einführungsfrist noch anstehen.

### Der technische Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes

Der in den 1990er-Jahren begonnene Prozess der Liberalisierung und Vereinheitlichung des europäischen Schienenverkehrs findet mit dem vierten Eisenbahnpaket<sup>[5]</sup> seinen vorläufigen Abschluss. Das im Mai

2016 vom Europäischen Parlament verabschiedete Gesetzespaket des technischen Pfeilers besteht aus drei Texten, den Neufassungen der Verordnung zur Eisenbahnagentur sowie der Interoperabilitätsrichtlinie und der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie.<sup>[1-3]</sup> Nach Veröffentlichung der Gesetzestexte im Amtsblatt der Europäischen Union traten die Regelungen mit 15. Juni 2016 in Kraft.

Wesentlicher Grundgedanke hinter den neuen gesetzlichen Regelungen ist, dass der europäische Eisenbahnsektor auf allen Ebenen (regulativ, wirtschaftlich und innovativ) enger zusammenarbeitet. Insbesondere ist Folgendes vorgesehen: Die Unternehmen müssen



Abbildung 1: Schematische Darstellung des neuen Ablaufs für die Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen nach dem vierten Eisenbahnpaket.

Quelle: ERA

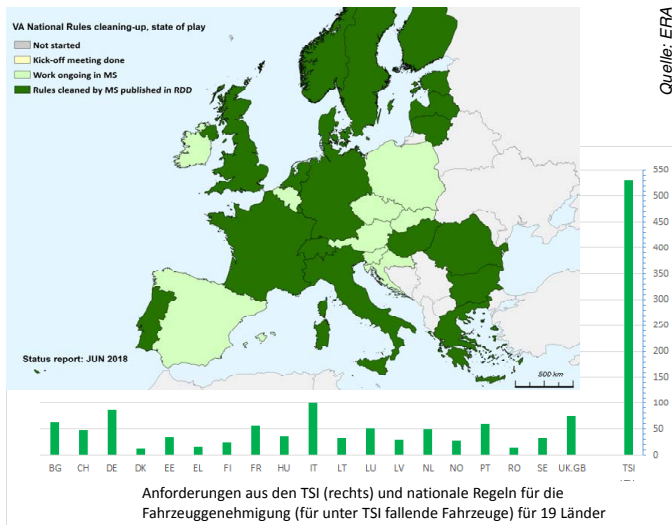


Abbildung 2: Fortschritt bei der Verringerung nationaler Regeln am Beispiel der technischen Regeln für die Fahrzeuggenehmigung. Im Juni haben 19 Länder ihre bereinigten Regeln in der Datenbank RDD („Reference Documents Database“) publiziert.

keine mehrfachen Anträge mehr stellen, wenn sie grenzüberschreitende Verkehrsdienste aufnehmen wollen. Die ERA wird Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erteilen und den EVU Sicherheitsbescheinigungen ausstellen, die in allen Mitgliedsstaaten der EU anerkannt werden. (Bisher müssen Eisenbahnunternehmen und Hersteller von den nationalen Sicherheitsbehörden (NSB)<sup>[6]</sup> aller Mitgliedsstaaten, in denen Züge betrieben werden sollen, einzeln zertifiziert werden).

Die gesetzliche Neuregelung geht mit der Schaffung einer als „One-Stop-Shop“ (OSS) bezeichneten zentralen Anlaufstelle einher, bei der alle Anträge dieser Art eingereicht werden müssen. Durch dieses von der ERA betriebene neue Informations- und Kommunikationssystem wird das Verfahren einfach und transparent gestaltet (Abbildung 1, vorherige Seite).

Die Probleme in der Zulassung von Schienenfahrzeugen in verschiedenen europäischen Ländern, die Anfang dieses Jahrzehnts aufgetreten sind, klingen hier noch nach – gerade in Deutschland hat der darauf folgende Diskussionsprozess am „runden Tisch“ zu einer praktikablen Lösung geführt, die sich allerdings auf den nationalen Bereich beschränkt.

Mit dem vierten Eisenbahnpaket wird nun eine sehr flexible Lösung geschaffen. Zum einen werden die auf nationaler Ebene gemachten Fortschritte, soweit es das neue Regelwerk<sup>[2]</sup> zulässt, auf Europa übertragen, zum anderen kann für den rein nationalen Einsatzfall der Antragsteller entscheiden, ob er sich an die Agentur oder an die jeweilige nationale Behörde als Genehmigungsstelle wendet. Umfasst das Verwendungsgebiet mehr als einen Mitgliedsstaat, ist der Antrag an die Agentur zu stellen. In jedem Fall muss der Antrag auf Fahrzeuggenehmigung über den One-Stop-Shop der Agentur eingebracht werden, und sowohl für den nationalen als auch für den europäischen Prozess gilt grundsätzlich das gleiche, einheitliche Verfahren nach Abbildung 1.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen dem in Abbildung 1 dargestellten Prozess und der Situation nach dem dritten Eisenbahnpaket sind: Die angesprochene Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen löst die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen ab, und mobile Teilsysteme benötigen mit dem vierten Eisenbahnpaket keine separate Genehmigung, da die Genehmigung für das Fahrzeug alle seinen mobilen Teilsysteme mit abdeckt. Nationale Sicherheitsbehörden können befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen.

Der neue Ablauf zur Fahrzeugzulassung ist im Detail in einer Durchführungsverordnung<sup>[7]</sup> beschrieben, die nach mehrjährigen intensiven Abstimmungen mit dem Eisenbahnsektor und den Mitgliedsstaaten der EU im November 2017 im zuständigen Fachausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit RISC<sup>[8]</sup> beschlossen wurde. Zur Erzielung von Skaleneffekten und um den Verwaltungsaufwand zu verringern, ist in <sup>[2]</sup> und <sup>[7]</sup> eine Fahrzeugtypgenehmigung<sup>[9]</sup> vorgesehen, die dem Antragsteller die Herstellung einer auf demselben Baumuster basierenden Fahrzeugserie ermöglicht und die Genehmigung dieser Fahrzeuge erleichtern soll.

Die Durchführungsverordnung unterscheidet verschiedene Arten der Fahrzeuggenehmigung: Erstgenehmigung (individuelles Fahrzeug und sein Typ), erneute Genehmigung (individuelles Fahrzeug und sein Typ), Erweiterung des Verwendungsgebiets (individuelles Fahrzeug und sein Typ) und Folgegenehmigung (individuelles Fahrzeug nach Typgenehmigung).

Wichtig ist hier festzuhalten, dass an die ERA gestellte Anträge zur Fahrzeuggenehmigung für die Prüfung der Einhaltung nationaler Regeln von der Agentur an die NSB weitergeleitet werden müssen. Die Agentur selbst prüft die Einhaltung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Der Annex der Durchführungsverordnung Fahrzeuggenehmigung<sup>[7]</sup> beschreibt den notwendigen Dokumentations- und Prüfumfang.

Die Agentur wird Leitlinien festlegen, in denen die Anforderungen der Verordnung<sup>[7]</sup> beschrieben und erläutert werden. Diese Leitlinien werden auch von der Agentur in Zusammenarbeit mit den NSB ausgearbeitete Muster umfassen. Zur Erarbeitung dieser Richtlinien wurde mit Vertretern des Sektors und der Mitgliedsstaaten eine Reihe von Workshops abgehalten, der letzte davon im Juli.

Um das beschriebene Verfahren sinnvoll umsetzen zu können, ist es als eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des vierten Eisenbahnpaketes erforderlich, die Vielzahl nationaler Regeln zu straffen. Neben der damit verbundenen Uneinheitlichkeit bergen diese Vorschriften die Gefahr unzureichender Transparenz (mit den damit verbundenen Risiken für den Antragsteller) und der verdeckten Diskriminierung neuer Marktteilnehmer. Seit Anfang 2016 arbeitet ERA daher intensiv an einem Aktionsplan zu deren Verringerung und Vereinfachung. Am Beispiel der nationalen technischen Vorschriften für die Fahrzeuggenehmigung ist die Situation in Abbildung 2 dargestellt.

Ausgehend von 14.000 derartigen Regeln mit Stand Januar 2016 wurde in 19 Ländern bereits eine signifikante Bereinigung erzielt: Mit Juni haben diese 19 Länder zusammen nur mehr etwa



900 nationale Regeln. Hochgerechnet auf alle Mitgliedsstaaten, wird man damit auf etwa 1.200 nationale Regeln kommen, das entspricht einer Reduktion um mehr als den Faktor 10.

In Abbildung 2 kann man einen weiteren interessanten Aspekt ersehen: Die Zahl der in den TSI festgelegten einschlägigen Regeln liegt bei etwa 530, während die Zahl der entsprechenden nationalen Regeln maximal bei etwa 100 liegt – an diesem Beispiel zeigt sich der gemachte Fortschritt bei der „Europäisierung“. Ein signifikanter Beitrag zur weiteren Harmonisierung wird durch die Weiterentwicklung der TSI für den Eisenbahnbetrieb (TSI OPE) erwartet. Hierbei wird ein Satz harmonisierter Betriebsprinzipien erstellt, in Folge können weitere nationale Vorschriften eliminiert werden.

Ein kritischer Aspekt bei der Einführung des neuen Zulassungsverfahrens wird die Sicherstellung der Effizienz und der Konformität der sogenannten benannten Stellen („Notified Bodies“, NoBos) sein. Hierzu wird die Agentur geeignete Abläufe zur Verfügung stellen, um einerseits die Qualität, andererseits das Vertrauen zwischen den handelnden Institutionen sicherzustellen. Dazu gehören Akkreditierung und Anerkennung von Assessment Bodies sowie Audits und Inspektionen von NoBos, unter Berücksichtigung von Konsistenz, Vereinfachung und Proportionalität. Das von der Agentur dafür vorgeschlagene Verfahren wurde Mitte 2017 vom Verwaltungsrat der ERA genehmigt.

Mit dem vierten Eisenbahnpaket geht eine weitere wesentliche Neuerung einher – die Prüfungen vor der Nutzung genehmigter Fahrzeuge gemäß Artikel 23 aus <sup>[2]</sup>. Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt (siehe auch Abbildung 1, rechts), vergewissert es sich, dass das Fahrzeug nach der Genehmigung für das Inverkehrbringen ordnungsgemäß registriert ist, dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist (auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen) und dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt.

Derzeit bedarf es in einer Reihe von Mitgliedsstaaten nach der Fahrzeugzulassung noch einer besonderen Zugangsberechtigung durch den Infrastrukturbetreiber – mit Artikel 23 ändern sich die Rollen grundlegend, die Entscheidung/Verantwortung liegt damit beim Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber ist zur Bereitstellung der erforderlichen Informationen verpflichtet. Zur klaren Abgrenzung zwischen der Genehmigung für das Inverkehrbringen (Zulassung) und der Prüfung der Streckenkompatibilität hat die Agentur gemeinsam mit der Generaldirektion für Verkehr und Mobilität der Europäischen Kommission (DG MOVE) und dem Sektor eine abgestimmte Position erarbeitet. Grundsätzlich gilt, dass jeder Aspekt, der sich in Regeln (TSI oder nationale Regeln) fassen lässt, Gegenstand des Zulassungsverfahrens ist.

Die Vorgangsweise in Bezug auf die einheitliche Sicherheitsbescheinigung („Single Safety Certificate“, SSC) ist gemäß dem vierten Eisenbahnpaket analog zur Fahrzeuggenehmigung

geregelt. Auch hier gilt: Wahlmöglichkeit für den Antragsteller, wenn das geografische Tätigkeitsgebiet in nur einem Mitgliedsstaat liegt, verpflichtende Zuständigkeit der ERA bei Betrieb in mehr als einem Mitgliedsstaat.

Wenn die Agentur als Genehmigungsstelle fungiert, hat der Antragsteller das Recht, seinen Antrag bei der Agentur in einer der 24 Amtssprachen der Union einzureichen. Zudem haben während des Bewertungsverfahrens die NSB das Recht, der Agentur für die Bewertung relevante Unterlagen in einer Sprache ihres Mitgliedstaats zu übermitteln, ohne dass eine Übersetzung erforderlich wäre.

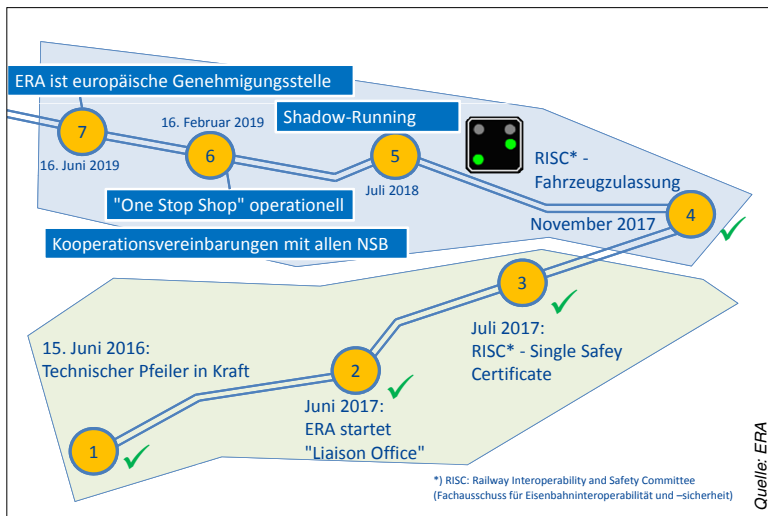
Es ist wichtig festzuhalten, dass einerseits mit dem technischen Pfeiler die Agentur die Kompetenz erhält, Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen zu erteilen. Andererseits verbleibt die Aufsicht aber in jedem Fall bei den nationalen Behörden (NSB). Auf diesem Weg ist die Agentur Teil eines Teams, das aus den nationalen Sicherheitsbehörden, den nationalen Unfalluntersuchungsstellen, den Betreibern und den Ministerien besteht – dieses Team muss eng zusammenarbeiten, um reibungslose Abläufe und wesentliche Fortschritte im Sicherheitsbereich zu erzielen. Um dabei einen effizienten Erfahrungsaustausch zu gewährleisten, sollten die NSB und die Agentur alle in diesem Zusammenhang relevanten Informationen zügig austauschen.

Die neuen Regelungen zur Fahrzeuggenehmigung und für Sicherheitsbescheinigungen gelten ab dem 16. Juni 2019. Die Mitgliedstaaten können jedoch der Agentur und der Kommission notifizieren, dass sie den Umsetzungszeitraum verlängern, und folglich bis zum 16. Juni 2020 beispielsweise weiterhin Fahrzeugtypgenehmigungen und/oder Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erteilen. Zwischen dem 16. Juni 2019 und dem 15. Juni 2020 können demnach zwei unterschiedliche rechtliche Regelungen mit unterschiedlichen Genehmigungsstellen nebeneinander bestehen. Die entsprechende Situation muss insbesondere dann geklärt werden, wenn das geplante Verwendungsgebiet einen oder mehrere dieser Mitgliedstaaten umfasst.

Wegen der Bedeutung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) für die Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und um eine fragmentierte Entwicklung des ERTMS zu vermeiden, hat die Agentur mit dem technischen Pfeiler auch das Mandat für Entscheidungen zur Genehmigung von Projekten für die streckenseitige Ausrüstung für ERTMS erhalten.

## Aktueller Stand

Mit dem Inkrafttreten des technischen Pfeilers im Juni 2016 wurde das Mandat der Eisenbahnagentur erheblich erweitert – das vierte Eisenbahnpaket macht die Agentur zu einer Behörde, die nach der dreijährigen Übergangsfrist Zulassungen und Bescheinigungen mit Gültigkeit in der gesamten EU ausstellen wird. Deshalb hat die ERA in enger Zusammenarbeit mit der DG MOVE ein umfangreiches Programm aufgestellt, das zwischen 2016 und 2019 die gesamte Organisation der Agentur umgestaltet, neue Abläufe erstellt und die erforderlichen Kompetenzen



**Abbildung 3:**  
Fahrplan für die Vorbereitung und Einführung der neuen Abläufe gemäß dem technischen Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes

bereitstellt, damit die ERA ihrer neuen Rolle, insbesondere als Entscheider im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, gerecht werden kann.

Die Vorbereitung auf die Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets erfordert zielorientiertes Teamwork vieler Beteiligten – das Vorhaben kann von der Agentur nur gemeinsam mit der Europäischen Kommission und den nationalen Behörden der Mitgliedsstaaten umgesetzt werden. Der grobe Fahrplan für die Vorbereitung aller Beteiligten und die Einführung der neuen Vorgangsweisen ist in Abbildung 3 dargestellt. Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass das Vorbereitungsprogramm nunmehr in die Endphase geht – Mitte des Jahres lagen alle grundlegenden Dokumente vor.

Die Agentur hat im Juli eine neue interne Organisation in Kraft gesetzt. Die wesentliche Änderung mit dieser neuen Struktur ist die Schaffung einer Abteilung für Planung, Genehmigungen und Projektausführung. In dieser Abteilung werden alle Vorgänge gemäß dem neuen Mandat der Agentur ablaufen.

Die Regelungen des technischen Pfeilers des vierten Eisenbahnpakets sehen vor, dass ein Jahr vor Ende der Übergangsfrist, ab Mitte dieses Jahres, ein sogenannter „Schattenbetrieb“ für die neuen Prozesse (Fahrzeuggenehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen) zu erfolgen hat – mit diesem Schattenbetrieb soll die Agentur die neuen Regeln erproben, im praktischen Umfeld, an konkreten, noch unter Verantwortung der nationalen Behörden durchgeführten Genehmigungsverfahren.

Die erste Voraussetzung für einen erfolgreichen Start des Schattenbetriebs ist das Vorliegen sämtlicher grundlegender Dokumente in genehmigter Form – diese Voraussetzung ist wie erwähnt erfüllt. Außerdem ist das IT-Portal One-Stop-Shop (OSS) bereitzustellen.

In Kooperation mit der Europäischen Kommission, vor allem aber mit den nationalen Behörden und unter Berücksichtigung der dort und aus sogenannten „Learning Cases“ gewonnenen Erfahrungen musste bis Mitte des Jahres ein funktionsfähiges Werkzeug zur Verfügung stehen, das von einer entsprechenden Dokumentation unterstützt wird. Eine Produktversion des OSS, die den Anforderungen des Schattenbetriebes entspricht, ist zurzeit in internen Tests in der Agentur, sie wird in Folge auch den Interessensträgern zur Verfügung gestellt werden. Die Erkenntnisse des Schattenbetriebs werden selbstverständlich in die Weiterentwicklung des OSS einfließen. Die dritte Voraussetzung ist die Organisation der Agentur, sowohl in Bezug auf Struktur als auch auf die erforderliche Kompetenz der Mitarbeiter.

In die Ausgestaltung der Prozesse und Abläufe bei der ERA sind in hohem Maße die in anderen Bereichen (Luftfahrt, Seefahrt, ...) bei den entsprechenden Agenturen (EASA, EMSA, ...) gewonnenen Erfahrungen eingeflossen. Um den gemeinsamen europäischen Prozess zur Fahrzeugzulassung zu entwickeln und die Verfahren in den Mitgliedsstaaten dorthin zu migrieren, musste einerseits auf die Erfahrungen der existierenden Zulassungsabläufe, andererseits auf die praktischen Erkenntnisse aus den Learning Cases zurückgegriffen werden. Mitte 2017 hat die Agentur dafür ein Verbindungsbüro („Liaison Office“) etabliert, das zurzeit mehr als 20 konkrete zukünftige Zulassungsprojekte betreut. Diese Learning Cases dienen einerseits der Vorbereitung der Antragsteller auf das neue Verfahren mit einer neuen, europäischen Behörde, andererseits dem Erfahrungsgewinn für die Mitarbeiter der ERA. Außerdem muss die Vereinfachung der Rahmenbedingungen, die durch die neuen TSI und die damit einhergehende Reduktion der Zahl der nationalen Regeln berücksichtigt werden.

Nach den Erfahrungen der nationalen Sicherheitsbehörden mit dem Genehmigungsprozess hat sich eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit dem Antragsteller in Form von Koordinierungsmaßnahmen („Vorbereitung“) als bewährtes Verfahren erwiesen, um den Aufbau der Beziehungen zwischen den am Fahrzeuggenehmigungsverfahren beteiligten Parteien zu fördern. Nach <sup>[7]</sup> soll die Agentur eine solche Vorbereitung anbieten, bevor eine Fahrzeugtypgenehmigung und/oder eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen beantragt wird, damit sich die Genehmigungsstelle und die für das Verwendungsgebiet zuständigen NSB mit dem Vorhaben vertraut machen können. Ein weiterer Aspekt der Vorbereitung ist die Festlegung des für die Genehmigung relevanten Regelwerks. Nach der Verordnung<sup>[7]</sup> wird die Agentur für die Genehmigung von Fahrzeugen den Vorbereitungsprozess ab 16. Februar 2019 anbieten – ab diesem Zeitpunkt werden dafür entsprechende Gebühren<sup>[10]</sup> in Rechnung gestellt, während die Phase der Learning Cases für den Antragsteller gebührenfrei ist.

## Was bleibt noch zu tun?

Die Vorbereitung der Agentur auf ihre neuen Aufgaben ist bisher weitgehend nach Plan verlaufen – dies ist auch einer konstruktiven und offenen Zusammenarbeit mit den Vertretern der Interessensträger, den nationalen Stellen und der Europäischen Kommission zu danken.

Bevor die Agentur ihre neuen Aufgaben ausführen kann, muss sie formelle Kooperationsvereinbarungen mit den NSB der Mitgliedsstaaten der EU abschließen. Dazu hat der Verwaltungsrat der Agentur im Juni die Leitlinien und die Liste der wichtigsten Elemente, die in diese Kooperationsvereinbarungen aufzunehmen sind, beschlossen. Die zurzeit laufenden Verhandlungen zwischen ERA und den NSB werden auf Basis dieser Vorgaben geführt. Ein in diesen Verhandlungen ebenfalls zu berücksichtigender Aspekt ist der Expertenpool. Mit Hilfe eines Kompetenzmanagement-Systems wird es der Agentur möglich sein, bei Bedarf auf Experten aus diesem Pool zurückzugreifen. Die Agentur selbst wird ihre Mitarbeiterzahl bis Anfang 2019 um etwa 30 Personen aufstocken, ein entsprechendes Auswahlverfahren, das neben technischen Kompetenzen auch Sprachkenntnisse stark berücksichtigt, ist schon weit fortgeschritten.

In der zweiten Jahreshälfte und Anfang 2019 wird der Schattenbetrieb durchgeführt, wobei an Hand einer begrenzten Zahl konkreter Fälle (aus der Liste der Learning Cases) entsprechend den Prozessphasen vorgegangen wird: Zunächst wird die Antragsphase untersucht, in Folge die Bewertungsphase, und schließlich die Entscheidungsphase. (Die Beschwerdestelle der ERA, die derzeit eingerichtet wird, ist nicht Bestandteil des Schattenbetriebs, da es ja zu diesem Zeitpunkt noch keine Beschwerdefälle geben kann).

Im Januar 2019 kommen geänderte TSI für das Rollmaterial (TSI LOC&PAS, TSI WAG) sowie für Zugsteuerung/Zugsicherung (TSI CCS) zur Abstimmung im Fachausschuss RISC. Wesentlich dabei ist die Festlegung der „grundlegenden Konstruktionsmerkmale“, und insbesondere, ab welchem Grad der Änderung an diesen Konstruktionsmerkmalen eine neue Genehmigung erforderlich ist. Die Veröffentlichung und in Folge das Inkrafttreten dieser neuen TSI kann somit rechtzeitig vor Juni 2019 erfolgen.

Einer umfassenden und gezielten Information aller Beteiligten kommt große Bedeutung zu – noch bestehen bei vielen potenziellen Antragstellern Unsicherheiten, insbesondere bei kleineren Unternehmen: Wie können Zulassungen von Bestandsfahrzeugen nach technischen Änderungen ab Juni 2019 durch die EVU praktisch realisiert werden? Wie sieht der genaue Prozessablauf aus? Welcher Aufwand kommt auf die Antragsteller zu? Wie groß ist das Lieferterminisiko?

Um den Informationsgrad und den Stand der Vorbereitungen in allen Mitgliedsstaaten zu erheben, hat

»**WIR** wollen  
einfach in die eigenen  
vier Wände.«



Gemeinsam mehr als eine Bank

## Sparda- Baufinanzierung: Deutschlands fairer Weg ins Eigenheim.

Eine faire Finanzierung rund um das eigene Dach über dem Kopf gibt's bei der Sparda-Bank. Nutzen Sie das aktuelle Zinstief und die günstigen Konditionen der Bank, die ihren Mitgliedern gehört. Umfassende Beratung und einfache Abwicklung inklusive.

Jetzt beraten lassen: [www.sparda.de](http://www.sparda.de)

**Sparda-Bank**

die Agentur, mit Unterstützung der NSB, im Frühjahr Fragebögen (übersetzt in alle Landessprachen) ausgesandt. Ziel dabei war es, festzustellen, welche Organisationen von gezielter Information profitieren würden, in welchen Bereichen die größten Schwierigkeiten bestehen und wo akuter Handlungsbedarf besteht. Knapp 450 dieser Fragebögen wurden beantwortet, fast 60 Prozent davon nicht anonym. In Summe kann konstatiert werden, dass nationale Organisationen (NSB, Infrastrukturbetreiber) und größere Organisationen sich grundsätzlich als gut informiert betrachten, während kleinere Unternehmen zum Teil erhebliche Lücken im Informationsstand aufweisen – 47 Prozent der Befragten gaben an, die Implikationen des technischen Pfeilers nicht ausreichend zu überblicken, während 12 Prozent angaben, über den technischen Pfeiler nicht Bescheid zu wissen. Die Agentur wird auf Grundlage der detaillierten Auswertung ab dem vierten Quartal eine Reihe von Informationsveranstaltungen, wieder in enger Abstimmung mit den NSB, durchführen. Auf der Internetseite der Agentur werden zusätzliche grundlegende Informationen unter „häufig gestellte Fragen“ angeboten.

Eine zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwer einschätzbare Unsicherheit besteht darin, dass die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit haben, bis 16. Dezember bei der Europäischen Kommission eine begründete Verlängerung der Einführungsfrist des technischen

Pfeilers von bis zu einem Jahr zu beantragen – es besteht also bis dahin keine Klarheit, für welche Mitgliedsstaaten die Zuständigkeit der Agentur als Genehmigungsstelle tatsächlich ab 16. Juni 2019 gelten wird, und für welche nicht. Die Arbeitsannahme der Agentur und der Europäischen Kommission ist, dass der technische Pfeiler in der Mehrheit der signifikanten Mitgliedsstaaten bis Juni 2019 in nationales Recht übergeführt sein wird.

## Ausblick

Trotz der signifikanten Änderungen, die der technische Pfeiler des vierten Eisenbahnpaketes mit sich bringt, geht die Agentur mit großer Zuversicht an ihre neuen Aufgaben heran. Das Ziel des vierten Eisenbahnpaketes ist – was der Sektor in Europa seit vielen Jahren gewünscht hat – geringere Kosten (nur ein Verfahren mit einer Genehmigungsstelle), höhere Transparenz (ein einheitliches Verfahren in ganz Europa), bessere Planbarkeit (durch die Abstimmung in der Vorbereitung), geringere Risiken in der Projektabwicklung, einfachere Erweiterung des Verwendungsgebietes und Klarheit, in welchen Fällen eine neue Genehmigung erforderlich ist. Wie bei allen großen Umstellungen sind Anlaufschwierigkeiten nicht auszuschließen – wichtig wird sein, dass etwaige Probleme in konstruktiver Zusammenarbeit der Beteiligten rasch gelöst werden. ■

---

## Literatur und Fußnoten

- [1] Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004.
- [2] Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- [3] Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit.
- [4] Die Mitgliedsstaaten haben die Möglichkeit, bis 16. Dezember 2018 bei der Europäischen Kommission eine begründete Verlängerung der Einführungsfrist von bis zu einem Jahr (das heißt maximal bis 16. Juni 2020) zu beantragen.
- [5] Das vierte Eisenbahnpaket besteht mit in Summe sechs Gesetzestexten aus zwei so genannten Pfeilern, die gleichzeitig verhandelt wurden: dem angesprochenen technischen Pfeiler sowie dem „Marktpfeiler“, der (1) eine Verordnung zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, (2) eine Richtlinie über die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur („Governance-Richtlinie“), sowie (3) einen Vorschlag zur Aufhebung einer alten Verordnung über staatliche Beihilfen für Eisenbahnunternehmen enthält. Der Marktpfeiler wurde vom Europäischen Parlament im Dezember 2016 beschlossen.
- [6] Die NSB für Deutschland ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).
- [7] Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates.
- [8] RISC – Railway Interoperability and Safety Committee, mit stimmberechtigten Vertretern aus allen Mitgliedsstaaten.
- [9] Der Fahrzeugtyp bezeichnet das Baumuster, das für alle Fahrzeuge dieses Typs gilt. In Bezug auf Fahrzeugtypen wurden auch die Begriffe „Variante“ und „Version“ eingeführt, damit die Möglichkeit besteht, für einen Fahrzeugtyp verschiedene Konfigurationsoptionen oder Veränderungen während des Lebenszyklus vorzusehen. Der Unterschied zwischen einer Variante und einer Version besteht darin, dass Varianten genehmigt werden müssen, Versionen hingegen nicht.
- [10] Durchführungsverordnung (EU) 2018/764 der Kommission vom 2. Mai 2018 über die an die Eisenbahagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen