

DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.



VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND (VDB)

FACHINFORMATION KOMPAKT:

**HINWEISE UND HANDLUNGS-
EMPFEHLUNGEN ZUR
ANWENDUNG DER
TECHNISCHEN SÄULE DES
VIERTEN EISENBAHNPAKETES**

Fachinformation kompakt: **Hinweise und Handlungsempfehlungen zur Anwendung der Technischen Säule des Vierten Eisenbahnpaketes**

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kollegen,

am 16. Juni 2019 ist in der Europäischen Union (EU) die Technische Säule zum 4. Eisenbahnpaket offiziell in Kraft getreten. Das 4. Eisenbahnpaket stellt die bis dato größte gesetzliche und wohl auch tatsächliche Veränderung der letzten Jahrzehnte in Bezug auf die Zulassung und Inbetriebnahme von Bahntechnik dar. Die Bahnindustrie in Deutschland, die das Projekt schon früh als Chance begriffen, begleitet und mitgestaltet hat, war stets ein wesentlicher Befürworter und Unterstützer dieser Initiative.

Doch was ist das 4. Eisenbahnpaket überhaupt?

Welche Bestandteile sind für die Mitgliedsunternehmen des VDB im Zusammenwirken mit Zulassungsbehörden und ihren Kunden besonders wichtig?

Was sollten die VDB-Mitgliedsunternehmen mit Blick auf die anstehenden Veränderungen in ihren Verantwortungsbereichen nun tun und rechtzeitig in Angriff nehmen?

Damit werden die Neuerungen der Technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets einige Auswirkungen auf ausgewählte Geschäftsprozesse in den Mitgliedsunternehmen des VDB haben.

Diese Fachinformation soll in kompakter Form eine kurze Einführung und einen Einstieg in die Materie geben und die wesentlichen Änderungen im Prozess sowie bei den Vorschriften aufzeigen. Daraus werden Handlungsempfehlungen für die kommenden Monate abgeleitet.¹

Für weitere Fragen stehen Ihnen die Geschäftsstelle des VDB und in den VDB-Mitgliedsunternehmen die Teilnehmer des Arbeitskreises Zulassung des VDB sehr gern zur Verfügung.

Wir wünschen eine angenehme Lektüre.

Axel Schuppe
Geschäftsführer

Ralf Fleischmann
*Sprecher des
VDB Arbeitskreises Zulassung*

Dan Woywod
Leiter Bahntechnik

¹ Disclaimer: Wir weisen darauf hin, dass die Inhalte und Angaben dieses Leitfadens nach bestem Wissen sowie mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden. Rund um das 4. Eisenbahnpaket werden allerdings täglich neue Entscheidungen getroffen und die einschlägigen Gesetze und Vorschriften weiterhin verändert. Der Autor und Herausgeber übernimmt daher keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Inhalte und Informationen. Die Hinweise und Vorschläge geben die Meinung und Ansicht des Autors und Herausgebers wieder und genießen keinen Anspruch auf Richtigkeit. Der Leitfaden dient lediglich der Information und ersetzt daher keine fachliche oder anwaltliche Beratung im individuellen Umgang mit dem 4. Eisenbahnpaket, sodass eine Verwendung, Nutzung oder Befolgung der dargestellten Hinweise und Vorschläge stets eigenverantwortlich und auf eigene Gefahr erfolgt.

DAS 4. EISENBAHNPAKET UND SEINE (RECHTLICHEN) GRUNDLAGEN

Grundsätzlich handelt es sich bei dem 4. Eisenbahnpaket um einen Maßnahmenkatalog in Form einer Gesetzesänderung durch die Europäische Union. Dieser Maßnahmenkatalog soll den Schienenverkehr in der EU attraktiver, effektiver, innovativer, kostengünstiger und somit zukunfts- und wettbewerbsfähiger machen. Den Kern des 4. Eisenbahnpakets und des Maßnahmenkatalogs bildet die Überarbeitung bereits existierender sowie die Schaffung völlig neuer gesetzlicher Vorschriften für den Bahnsektor. Diese Gesetzesänderung lässt sich grob in zwei Bereiche aufteilen: (1) die sog. „Markt-Säule“ (engl. Market Pillar) und (2) die sog. „Technische Säule“ (engl. Technical Pillar). Für die VDB-Mitgliedsunternehmen sind vorrangig die gesetzlichen Vorschriften der „Technischen Säule“ von Relevanz. Denn dieser Bereich enthält und regelt (auch) das neue europäische Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge.

Vorschriften der Technischen Säule zum Vierten Eisenbahnpaket*		
Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (EU) 2016/798	Richtlinie über die Interoperabilität (EU) 2016/797	Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur (EU) 2016/796
Verordnung über die Zulassung von Schienenfahrzeugen (EU) 2018/545 Verordnung über die Erstellung von EC-Deklarationen (EU) 2019/250 Verordnung über die Gebühren (EU) 2018/764 Verordnung über das Beschwerdeverfahren (EU) 2018/867 Verordnung über die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen (EU)		National Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets in Deutschland über neue EIGV und andere nationale Vorschriften
Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (Bsp. LOC&PAS, ZTS, SRT, PRM etc.) Verordnungen über gemeinsame Sicherheitsmethoden (Bsp. CSM-RA (EU) 402/2013)		

* Hinweis: Die hier dargestellten Vorschriften stellen nicht alle Vorschriften zum 4. Eisenbahnpaket dar, sondern lediglich die, aus Sicht des Autors und Herausgebers, für den Antragsteller im Rahmen der Zulassung wesentlichen Vorschriften zum 4. Eisenbahnpaket.

Die größte Bedeutung und Aufmerksamkeit innerhalb der Technischen Säule sollten VDB-Mitgliedsunternehmen der neuen europäischen Zulassungsverordnung (EU) 2018/545 (kurz ZVO), den überarbeiteten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (kurz TSI) und der nationalen Umsetzung der überarbeiteten Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797, in Form der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (kurz EIGV), zukommen lassen.²

² Ein wesentlicher Teil des 4. Eisenbahnpakets adressiert die bestehende und erforderliche Eisenbahninfrastruktur innerhalb der EU. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Weiterentwicklung, Genehmigung und Implementierung des sog. „European Rail Traffic Management Systems“ (ERTMS), worauf im Leitfaden aber nicht näher eingegangen wird.

HAUPTAKTEURE IM RAHMEN DER TECHNISCHEN SÄULE

Von den Änderungen und Neuerungen unter dem 4. Eisenbahnpaket ist der Bahnsektor als Ganzes betroffen. Allerdings sind innerhalb des Sektors nicht alle Akteure automatisch oder in gleicher Weise betroffen. Daher dürften die regulatorischen Veränderungen innerhalb der Technischen Säule insbesondere für solche VDB-Mitgliedsunternehmen unmittelbare Auswirkungen und Konsequenzen entfalten, welche:

- neue Schienenfahrzeuge herstellen und/oder zulassen;
- bestehende und bereits zugelassene Schienenfahrzeuge ändern und/oder umrüsten;
- Inhaber von bestehenden und/oder neuen Schienenfahrzeugzulassungen sind oder werden wollen;
- für Schienenfahrzeuge Begutachtungs- und Prüfdienstleitungen, wie zum Beispiel Risiko- und/oder Konformitätsbewertungsverfahren, benötigen und/oder erstellen.

Innerhalb der neuen Prozesse für die Zulassung von Schienenfahrzeugen wird für VDB-Mitgliedsunternehmen die Frage, wer eigentlich Antragsteller im Rahmen der behördlichen Verfahren ist oder sein möchte, eine zentrale Rolle spielen. Denn nur wer rechtmäßig als Antragsteller auftritt, wird auch Inhaber der ausgestellten Genehmigung und kann so eigenverantwortlich und ohne größeren Aufwand später über den weiteren Fortgang der erteilten Zulassungen entscheiden.

Darüber hinaus wird man sich als Antragsteller und Inhaber einer Zulassung im neuen Prozess aber sodann mit den folgenden (zum Teil neuen) Akteuren beschäftigen, auseinandersetzen und arrangieren müssen:

- der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), mit Dienstsitz im französischen Valenciennes
- den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden, in Deutschland dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- mit anerkannten und/oder akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen (engl. DeBo und NoBo)³
- mit Risikobewertungsstellen (engl. AsBo)⁴, welche für die gemeinsamen Sicherheitsmethoden, wie die CSM-RA (EU) 402/2013, anerkannt und/oder akkreditiert sind.⁵

³ DeBo kurz für „Designated Body“ bzw. Bestimmte Stelle, NoBo kurz für „Notified Body“ bzw. Benannte Stelle

⁴ AsBo kurz für „Assessment Body“ bzw. Risikobewertungsstelle und Inspektionsstelle nach EN 17020/ EN 17065

⁵ Hinzu kommen auch noch weitere Akteure, wie Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, welche für den Antragsteller im eigentlichen Zulassungsverfahren aber nur begrenzt von Relevanz sein sollten.

WESENTLICHE NEUERUNGEN UND ÄNDERUNGEN

Das Ziel der verbesserten und gesteigerten Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors soll im Rahmen der Technischen Säule durch einen umfassenden Rückbau von administrativen Hürden sichergestellt werden, welcher, allen voran bei der behördlichen Genehmigung Zeit, Kosten und Ressourcen einsparen soll. Für den VDB steht daher die neue europäische ZVO und der hierdurch implementierte neue Zulassungsprozess im Zentrum der wesentlichen Änderungen. Dies gilt insbesondere deshalb, weil der deutsche Bahnsektor durch die nationale Zulassungsreform der letzten Jahre bereits wesentliche Veränderungen erfahren hat, die nunmehr erneut geändert und angepasst werden (müssen). So werden einige der im deutschen System gesetzlich verankerten Regelungen und Konzepte, wie zum Beispiel die Serienzulassung nach § 18 EIGV, im europäischen System nicht mehr vorhanden sein. Hierfür wurden im Rahmen des europäischen Gesetzgebungsverfahrens neue und andere Lösungen gefunden.

Das Ziel und die Neuerungen im Wege der Technischen Säule lassen sich wie folgt darstellen und zusammenfassen:

1. **Harmonisierung:** Die bisherigen unterschiedlichen nationalen Zulassungsprozesse werden durch einen einzigen europäischen und harmonisierten Zulassungsprozess abgelöst. In Deutschland wird daher das bislang bekannte Zulassungsverfahren nach TEIV (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung) und EIGV durch die europäische ZVO ersetzt und es werden europäische Zulassungsbescheide ausgestellt.
2. **Digitalisierung:** Der neue europäisch harmonisierte Zulassungsprozess wird durch ein online-basiertes Tool, den sog. One-Stop-Shop (OSS), organisiert, verwaltet und abgewickelt. Sämtliche offizielle Behördenkommunikation findet über und innerhalb des OSS statt. Eine Einreichung von Papierunterlagen, wie zum Beispiel Fachgebietsgutachten, oder regelmäßige Behörden-Meetings wird es damit ab Antragstellung nur noch im Einzelfall geben, denn es gilt insoweit das Postkasten-Prinzip. Die notwendigen Verfahrenswege sollten hierdurch wesentlich verkürzt, beschleunigt und günstiger werden, zumal der Antragsteller seine Antragsunterlagen grundsätzlich in jeder offiziellen Sprache der EU im OSS einstellen kann.
3. **Zentralisierung:** Der One-Stop-Shop und der neue harmonisierte Zulassungsprozess werden zentral über die Europäische Eisenbahnagentur in Valenciennes geführt. Die ERA rückt somit ins Zentrum der Schienenfahrzeugzulassung in Europa und wird bei der Wahrnehmung ihrer neuen Aufgaben – wie der Ausstellung von europäischen Zulassungsbescheiden – im Hintergrund von den nationalen Behörden unterstützt. Sobald die Zulassung mehr als einen Mitgliedsstaat umfasst, ist automatisch und zwingend die ERA die zuständige Zulassungsbehörde, so dass die notwendige Behördenabstimmung von der ERA koordiniert wird. Der Antragsteller hat damit künftig nur noch einen Ansprechpartner, auch wenn es sich um ein internationales Zulassungsprojekt handelt.

4. **Antragsteller-Eigenverantwortung:** Da für das neue Zulassungssystem das Postkasten-Prinzip gilt, werden auch die notwendigen inhaltlichen technischen Prüfungen für die Zulassung in Zukunft vorab (ausschließlich) von privaten Konformitätsbewertungsstellen vorgenommen. Das System ist insoweit an die europäische CE-Produktzertifizierung (sog. New Approach) angelehnt, wodurch allein der Antragsteller für die zeitgerechte und vollständige Organisation, Zusammenstellung, Durchführung und Bewertung aller erforderlichen Unterlagen und Prüfungen verantwortlich ist. Insoweit fehlt es bereits an einem zulässigen Antrag, wenn dieser nicht vollständig im OSS eingestellt ist bzw. kann der Antragsteller durch entsprechende Eigeninitiative die Erfolgsaussichten und Zulassungszeiten seines Antrags wesentlich selber (mit)bestimmen und Zulassungszeiten erheblich verkürzen.
5. **Klare Zuständigkeiten:** Das neue Zulassungssystem enthält klare Zuständigkeitsregelungen und eine strikte Rollenverteilung. Es gibt nur ein Verfahren, nur ein Verfahrenstool und immer nur eine zuständige Behörde. Darüber hinaus gibt es aber auch eine strikte Trennung zwischen der Zulassung und dem Betrieb von Schienenfahrzeugen. Die Verantwortung des Antragstellers und der Wert der Zulassung erstreckt bzw. erschöpft sich darin, dass ein zugelassenes Schienenfahrzeug zwar auf dem Markt in einem bestimmten Verwendungsgebiet (engl. Area of Use) angeboten und verkauft werden kann, aber noch nicht konkret betrieben werden darf. Betrieben werden darf das Schienenfahrzeug erst dann, wenn der verantwortliche Betreiber, den notwendigen Streckenkompatibilitätscheck (engl. Route Compatibility Check) durchgeführt hat.

SYNOPSIS ZU WEITEREN WESENTLICHEN ÄNDERUNGEN UND NEUERUNGEN

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das EBA bleibt als nationale deutsche Aufsichts- und Zulassungsbehörde bestehen. Zulassungen werden aber nur noch für Probefahrten oder für rein nationale Projekte (sofern der Antragsteller sich hierfür entscheidet) vom EBA über das OSS ausgestellt. Die wesentliche Aufgabe des EBA wird daher künftig in der Aufsicht und in der Gewährleistung des sicheren Bahnbetriebes in Deutschland liegen (siehe hierzu Art. 18 und 39 ZVO) sowie in der Unterstützung der ERA für die nationalen bzw. deutschen Anteile einer Zulassung.

Eisenbahn-Inbetriebnahme-Genehmigungsverordnung (EIGV)

Die EIGV bleibt als Dokument und deutsche Zulassungsverordnung erhalten, wird aber im Zuge der nationalen Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets nochmals geändert und angepasst. Da die Zulassung von Schienenfahrzeugen künftig ausschließlich über die neue europäische ZVO geregelt wird, wird das bisherige EIGV-Verfahren über die Erteilung einer „Inbetriebnahme-genehmigung“ (kurz IBG) durch einen Verweis auf das europäische ZVO-Verfahren über die „Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen“ (kurz GIF), ersetzt und um die Vorschriften für Konformitätsbewertungsstellen ergänzt. Insgesamt wird sich der Umfang der bisherigen EIGV daher nicht wesentlich verkürzen.

Laufende Projekte & Verfahren	<p>Für laufende Zulassungsverfahren beim EBA nach EIGV gibt es keinen Bestandsschutz. Alle Verfahren, die nicht bis zum 15.06.2020 abgeschlossen und vom EBA beschieden worden sind, müssen zwingend ins neue europäische Zulassungssystem nach ZVO und OSS überführt werden. Zwar kann das laufende Verfahren auf Wunsch des Antragstellers mit dem EBA beendet werden, doch darf dies nur für rein nationale Zulassungen und nur nach der neuen ZVO geschehen.</p>
	<hr/> <p>Sofern ein rechtzeitiger Abschluss des Verfahrens beim EBA nicht möglich ist, muss mit dem EBA abgeklärt werden, ob und welche Bestandteile des schon laufenden Verfahrens abgesichert werden können. Hierfür erstellt das EBA einen entsprechenden Prüfbericht. Denn nur bereits vom EBA geprüfte Sachverhalte werden aufgrund der erforderlichen Antragstellung im OSS von der ERA ins neue System übernommen und anerkannt.</p>
	<hr/> <p>Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass für Antragsunterlagen, die nach dem 25.02.2020 beim EBA eingehen, die vollständige Bearbeitung bis zum Stichtag 16. 06.2020 mit Blick auf die Bearbeitungsfristen nach § 11 Abs. 2 EIGV (4 + 12 Wochen) nicht mehr vom EBA gewährleistet werden kann (s. hierzu EBA-Fachmitteilung 02/2020 vom 08.01.2020 auf www.eba.bund.de).</p>
	<p>Es besteht jedoch die Möglichkeit vorab mit dem sog. Pre-Engagement bei der ERA zu beginnen und das EBA hieran zu beteiligen.</p>
Behörden-Bearbeitungszeiten	<hr/> <p>Die bisherigen Behörden-Bearbeitungszeiten nach TEIV, MoU oder EIGV werden durch das „1+4 Model“ der europäischen ZVO ersetzt. Danach kann die Bearbeitungszeit künftig bis zu 5 Monate dauern, wobei der erste Monat zur Feststellung der Vollständigkeit der Unterlagen dient und die übrigen vier Monate zur inhaltlichen Prüfung der Antragsunterlagen durch die zuständige Zulassungsbehörde reserviert sind (s. hierzu Art. 34 ZVO). Für serienweise zu fertigende Fahrzeuge beträgt die Zulassungszeit, über das Einreichen einer Übereinstimmungserklärung, bis zu einem Monat pro Antrag (s. hierzu Ausführungen zur Serienzulassung).</p>
Nachreichen von Unterlagen	<hr/> <p>Ein Nachreichen von Unterlagen durch den Antragsteller ist nach der Antragsstellung im OSS grundsätzlich nicht mehr möglich oder vorgesehen, denn es gilt das Postkasten-Prinzip. Lediglich die Zulassungsbehörde kann über und im Rahmen des Systems der „kategorisierten Probleme“ (engl. Issues I bis IV) Unterlagen vom Antragsteller nachfordern und das laufende Antragsverfahren dem Antragsteller nochmals eröffnen und wieder zugänglich machen (s. hierzu Art. 34 und 41 f. ZVO).</p> <hr/>

Serienzulassung Die deutsche Serienzulassung nach § 18 EIGV wurde nicht mit ins europäische Zulassungssystem übernommen. An die Stelle der Serienzulassung tritt die sog. Fahrzeugtypengenehmigung nach Art. 2 (16) ZVO, die in dieser Form auch schon in § 20 EIGV enthalten ist. Allerdings wird für jedes Neubaufahrzeug der Serie künftig (wieder) eine Einzel-Genehmigung (GIF) erforderlich sein, die über das OSS zu beantragen ist. Folglich führt die Übereinstimmungs-erklärung mit der Serie nicht mehr automatisch zur Zulassung, sondern lediglich zum vereinfachten und verkürzten Verfahren von max. einem Monat (s. hierzu Art. 34 ZVO). Eine Beschleunigung dieses Prozesses wurde von der ERA bereits in Aussicht gestellt und wird geprüft.

Gültigkeit von Zulassungen Die zeitliche Befristung von Zulassungen, wie zum Beispiel auf sieben Jahre bei Serienzulassungen, ist im europäischen Zulassungssystem nicht mehr vorgesehen. Zulassungen für Fahrzeugtypen werden grundsätzlich zeitlich unbefristet ausgestellt. Der Inhaber hat jedoch ein umfassendes Konfigurations- und Änderungsmanagement zu unterhalten, um so die Gültigkeit seiner Zulassung anhand des sich ändernden Regelwerks stetig überprüfen zu können (s. hierzu Art. 5 und 16 ZVO).

Regelwerks-festschreibung Die bisher bestehende gesetzliche Regelwerksfestschreibung nach § 6 EIGV (vom 26. Juli 2018) wurde nicht mit ins europäische System übernommen. An die Stelle der bisherigen deutschen Regelwerksfestschreibung tritt die sog. Pre-Engagement-Baseline nach Art. 24 ZVO. Die Pre-Engagement-Baseline (dt. Standpunkt zur Vorbereitung) kann sich im Rahmen festgelegter Umstände und Parameter nachträglich ändern, sodass es sich nicht um eine tatsächliche Festschreibung des technischen Regelwerks handelt. Die einem Projekt ursprünglich zugrunde liegende Regelwerksbasis kann damit im Verlauf des Projektes verschiedene Änderungen und Anpassungen erfahren, sodass die notwendige Sicherheit nur (noch) über die korrekte Anwendung von gesetzlich festgelegten Übergangsregelungen erreicht werden kann.

Pre-Engagement (dt. Vorbereitung) Das sog. Pre-Engagement nach Art. 22 ff. ZVO ist ein freiwilliges Vorverfahren und muss vom Antragsteller nicht zwingend durchgeführt werden. Aber bei der Komplexität heutiger Schienenfahrzeugprojekte erscheint es sinnvoll und zweckmäßig, das Zulassungsvorhaben vorab mit der Zulassungsbehörde zu besprechen und die erforderlichen Inhalte und beizubringenden Unterlagen zu diskutieren. Allerdings ist das Vorverfahren nicht kostenlos. Auch hier fallen bereits die üblichen Verfahrenskosten von 130 EUR pro Stunde und pro beteiligten ERA-Mitarbeiter an.

Es gilt stets zu beachten, dass der Antragsteller ohne Pre-Engagement keine Pre-Engagement-Baseline erhält und dem Vorhaben mangels Antrags und Verfahren auch kein ERA-Projektteam als Kontaktstelle zugewiesen werden kann. Folglich sollte jeder Antragsteller aktiv prüfen, ob er wirklich auf ein Pre-Engagement verzichten kann und möchte.

**Umfangreiche
Umrüstung**

Die bisherige deutsche Regelung für die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen nach §§ 14 f. EIGV (vom 26. Juli 2018) wurde nicht mit ins europäische System übernommen. Folglich wird künftig die Frage, ob eine Umrüstung umfangreich und damit zulassungsrelevant ist, auch nicht mehr anhand des Anhangs IV der EIGV gemessen und bestimmt. Der bisherige Anhang IV wird in der neuen EIGV so nicht mehr vorhanden sein. In Zukunft gilt für Umrüstungen Art. 15 f. der ZVO und das System der sog. „Basic Design Characteristics“ (BDCs). Die BDCs sind in der neuen TSI LOC&PAS festgelegt und entscheiden künftig über die Zulassungsrelevanz einer Umrüstung.

Darüber hinaus ist für die nachträgliche Änderung eines Fahrzeugtyps wichtig, wer der Inhaber der ursprünglichen Zulassung ist. Denn nur der Inhaber der Zulassung kann ohne erneute Prüfung und ohne erhöhten Aufwand einzelne Bereiche nachträglich ändern (s. hierzu Art. 14 ff. ZVO). Wird eine Änderung vorgenommen ohne Inhaber der Zulassung zu sein, wird regelmäßig ein neuer Fahrzeugtyp geschaffen, für den der Antragsteller nicht nur die volle Nachweispflicht, sondern auch die Verantwortung übernehmen muss (s. hierzu Art. 15 f. ZVO).

**Verwendungsgebiet
(sog. Area of Use)**

Da das Verfahren für die Zulassung von Schienenfahrzeugen über das 4. Eisenbahnpaket für die gesamte EU harmonisiert und einheitliche über die ERA bzw. das OSS abgewickelt wird, muss der Antragsteller künftig ein Verwendungsgebiet, die sog. „Area of Use“, angeben. Diese Area of Use kann jedoch nicht nur über geografische Angaben, wie einzelne Länder oder Länderkorridore, bestimmt werden, sondern auch über rein technische Parameter, wie zum Beispiel die Netzspannung oder Spurbreite. Folglich muss die Zulassung für ein Schienenfahrzeug künftig nicht mehr zwingend an der nationalen Landesgrenze enden, sondern kann auch für ein gesamtes Streckennetz, welches länderübergreifend existiert und dieselben technischen Parameter aufweist, beantragt und ausgestellt werden (s. hierzu Art. 2 (32) InteroperabilitätsRL).

HINWEISE UND HANDLUNGSVORSCHLÄGE

Die anstehenden Veränderungen und Neuerungen im Rahmen der Zulassung von Schienenfahrzeugen führen nicht zu wesentlichen Änderungen bei den inhaltlichen technischen Anforderungen. Die technischen Anforderungen an Schienenfahrzeuge bleiben gleich. Allerdings kommt es durch die Technische Säule zu grundlegenden Änderungen im Bereich der anzuwendenden Vorschriften, Prozesse und der beteiligten Akteure. Um diesen weitreichenden Änderungen Rechnung zu tragen und darauf angemessen reagieren zu können, sollte man sich frühzeitig mit den folgenden Schwerpunkten und Themen auseinandersetzen:

1. **Auswirkungsanalyse (impact analysis):** Eine aktive Feststellung ob und in welchem Umfang ein Unternehmen von den bevorstehenden Änderungen betroffen ist, sollte durchgeführt werden und der Ausgangspunkt aller weiteren Maßnahmen und Analysen sein. Sofern neue Projekte oder bereits laufende Projekte (wie zum Beispiel Neu-Zulassungen, Änderungen am Bestand, Begutachtungen etc.) von der Umstellung auf das neue europäische System betroffen sind, sollten umgehend entsprechende Ressourcen benannt, gebildet und beauftragt werden, die sich zeitnah und proaktiv hiermit auseinandersetzen und einen geeigneten Vorwärts-Plan für das Unternehmen und die betroffenen Projekte erstellen.
2. **Vorschriften & Prozesse:** Ein frühzeitiges Sich-vertraut-Machen mit den neuen gesetzlichen Vorschriften und Regelwerken, den neuen Inhalten, den Prozessen, den verschiedenen Akteuren und den verschiedenen Zuständigkeiten ist unerlässlich, um nicht die Orientierung im neuen Verfahren zu verlieren. Es sollte aktiv festgestellt werden, ob und inwieweit die bisherigen internen Verfahrens- und Betriebsabläufe geändert, angepasst oder neugestaltet werden müssen. Alle Gesetzestexte und viele weitere Informationen zum neuen Verfahren sind im Internet bei der ERA, dem EBA und der Europäischen Kommission abrufbar. Darüber hinaus hat die ERA unter Mitwirkung der Bahnindustrie einen sog. Application Guide erstellt, der viele Bereiche des neuen Verfahrens anhand der ZVO detaillierter beschreibt (s. Glossar).
3. **Mitgliedstaat:** Mit den zentralen nationalen Behörden, wie dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) oder dem EBA, sollte direkt oder über den VDB frühzeitig Kontakt aufgenommen werden. Hier können die Fragen rund um das 4. Eisenbahnpaket adressiert und wertvolle Informationen, wann, wie und in welcher Form das 4. Eisenbahnpaket in Deutschland implementiert wird, eingeholt werden. Der VDB und seine Arbeitskreise sind auf vielen Ebenen mit den zuständigen nationalen und europäischen Behörden im Austausch und können jederzeit notwendige Kontakte vermitteln und/oder herstellen. Darüber hinaus stellt das EBA über seine Internetseite stets aktuelle Informationen bereit, so dass sich ein regelmäßiger Besuch der einschlägigen Webseiten lohnt.
4. **One-Stop-Shop (OSS):** Das OSS ist ein online-basiertes Tool und Verfahren. Der Umgang und die Bedienung der Benutzeroberfläche und die Einstellung der erforderlichen Unterlagen für die Zulassung bedürfen einer gewissen Praxis und Übung. Man sollte sich daher frühzeitig einen eigenen Nutzer-Account einrichten und/oder an einem speziellen OSS-Training der ERA in Valenciennes teilnehmen, um sich mit dem Tool und seiner Umgebung ausreichend vertraut zu machen. Darüber hinaus kann man im OSS nur über einen personalisierten Account aktiv werden, so dass eigene interne Vorgaben für Mitarbeiter für die Verwendung und Nutzung des OSS erstellt werden sollten.

5. **Prüfstellen & Projekte:** Im neuen europäischen Zulassungssystem wird die inhaltlich-technische Prüfung der erforderlichen Zulassungsunterlagen, vor der Antragstellung im OSS, von privaten Prüforganisationen (NoBo, DeBo, AsBo) wahrgenommen. Die Behörden beschränken sich insoweit auf Stichproben sowie auf das Feststellen der Vollständigkeit und Schlüssigkeit der eingereichten Unterlagen. Daher sollte man sich rechtzeitig einen Überblick verschaffen, welche Prüforganisationen am Markt vertreten sind, ob diese für eigene Projekte (hinsichtlich Verfügbarkeit, Kompetenz, Ressourcen, Interessenskonflikte etc.) in Betracht kommen und sicherstellen, dass diese ausreichend und rechtzeitig für das neue Verfahren anerkannt/akkreditiert sind.

SYNOPSIS ZU WEITEREN HINWEISEN UND VORSCHLÄGEN

Neuer

Zulassungsprozess

Das EBA wird ab Mai 2020 keine neuen Anträge auf Zulassung mehr entgegennehmen. Bis sich alle Akteure und alle neuen Prozessschritte eingespielt haben, wird jedoch einige Zeit vergehen. Für künftige Projekte und Verträge sollte dieser zeitliche Umstellungs- und Eingewöhnungseffekt berücksichtigt und etwas mehr Zeit als üblich eingeplant werden. Für bereits laufende Projekte und Verträge sind die Auswirkungen der Umstellung konkret festzustellen und sodann anhand des bestehenden Vertragswerks zu bewerten und zu prüfen, wie hiermit, insbesondere mit Blick auf Kostentragung für Mehraufwand, zusätzlich benötigte Zeit, geänderte Unterlagen und Prozesse etc., umgegangen werden kann.

Darüber hinaus darf nicht vergessen werden, dass sich das neue Verfahren grundsätzlich in zwei kostenpflichtige Teile, nämlich das Pre-Engagement und das eigentliche Zulassungsverfahren, gliedern kann. Zusätzlich ist ein sog. „chargeable service“ möglich, welcher der Klärung kleinerer Anfragen und Themen dienen soll. Hierzu sollten zwischen Vertragsparteien konkrete Bestimmungen vorab besprochen und vereinbart werden.

Für die bereits laufenden Projekte und Zulassungsverfahren, die nicht bis zum 15.06.2020 abgeschlossen werden können und daher ins neue Verfahren müssen, ist frühzeitig mit den zuständigen Zulassungsbehörden Kontakt aufzunehmen und abzustimmen, wie und welche Bestandteile des laufenden Verfahrens übernommen und im neuen Verfahren anerkannt werden. Das EBA muss hierzu einen Prüfbericht erstellen und an die ERA übergeben. Auf vertraglicher Ebene sind bestehende Vereinbarungen hinsichtlich eines möglichen „Change in Law“ zu (über)prüfen.

Fehlende Regelwerks-festschreibung

Da eine gesetzliche Festschreibung des technischen Regelwerks nicht mehr möglich ist und die Pre-Engagement-Baseline nicht dieselbe Sicherheit über den Projektverlauf garantiert, ist dringend empfohlen, für neue Projekte (1.) vorab festzustellen und schriftlich festzulegen, welche Regelwerke für das Projekt zur Anwendung kommen sollen, und (2.) mit den Kunden eine ausreichende „Change in Law-Klausel“ zu vereinbaren. Für bereits laufenden Projekte ist mit der ERA zu klären, ob und inwieweit nationale Regelwerks-festschreibungen von der ERA akzeptiert und übernommen werden. Denn eine klare Regelung existiert hierzu bislang nicht.

Fehlende Serienzulassung	Der Umstand, dass künftig jedes Fahrzeug wieder eine Einzel-Genehmigung (GIF) braucht, ist mit Blick auf Kosten, Aufwand und Zeit für alle neuen Projekte entsprechend zu berücksichtigen. Darüber hinaus empfiehlt es sich, alle bereits laufenden und noch kommenden Zulassungsverfahren beim EBA schon jetzt auf Typengenehmigung umzustellen, da das System der Serienzulassung auf europäischer Ebene nicht (mehr) vorgesehen ist und eine Umschreibung früher oder später erforderlich werden wird. Für alle bestehenden Serienzulassungen ist (1.) die Prüfung der zugrundeliegenden Projektverträge und (2.) die rechtzeitige Kontaktaufnahme mit dem EBA zwecks Gültigkeit und möglicher Umschreibung der Serienzulassung in eine Typengenehmigung erforderlich.
Behörden- Bearbeitungszeiten	Die neuen und zum Teil längeren bzw. zusätzlichen Behörden-Bearbeitungszeiten für Serienfahrzeuge, sind für alle Neuprojekte und Verträge entsprechend zu berücksichtigen. Für alle laufenden Projekte ist hingegen das dem Projekt zugrundeliegende Vertragswerk zu prüfen und, insbesondere mit Blick auf Kostentragung für Mehraufwand, zusätzlich benötigte Zeit, geänderte Unterlagen und Prozesse etc., zu bewerten, wie hiermit im weiteren Projektverlauf umgegangen werden kann. Alle Zulassungsverfahren und Projekte, die nicht bis zum 15.06.2020 abgeschlossen sind, müssen ins neue europäische System überführt werden und unterliegen damit auch den neuen Behördenbearbeitungszeiten.
Antragsteller bei Zulassung und Änderung	Künftig wird nur der Antragsteller einer Zulassung im OSS auch Inhaber der Zulassung/Typengenehmigung werden und somit im weiteren Fortgang darüber entscheiden können, ob und wie (ohne zusätzlichen umfangreichen Mehraufwand) im Falle von Änderungen und Umrüstungen des Fahrzeugtyps damit umgegangen werden kann. Umgedreht fallen für den Inhaber einer Zulassung zusätzliche weitreichende Aufgaben, wie zum Beispiel das sog. Konfigurationsmanagement an. Auch ist es möglich, dass der neue Zulassungsinhaber nach Änderung oder Umrüstung nicht mehr deckungsgleich mit dem Inhaber der ursprünglichen Fahrzeugzulassung ist. Daher ist es zwingend erforderlich, vorab festzustellen und festzulegen, wer Antragsteller einer Zulassung sein soll und wie im Falle von Änderungen bzw. Umrüstungen am Fahrzeug und an Fahrzeugtypen vorzugehen ist.
Verwendungsgebiet (engl. Area of Use)	Für alle neuen Projekte und Verträge sollte eine konkrete Bestimmung zu Art und zum Umfang der sog. Area of Use aufgenommen werden. Bisherige Vereinbarungen, wie „uneingeschränkter Netzzugang“, sollten vermieden werden, da dies schnell zu einer EU-weiten Zulassung führen kann – die technisch kaum zu erreichen sein wird – und dem Umstand der strikten Trennung von Zulassung und Betrieb keine ausreichende Rechnung trägt. Für alle laufenden Projekte ist zu prüfen, was vertraglich vereinbart wurde, und ob eine entsprechende Ergänzung zur Area of Use ins Vertragswerk aufzunehmen ist.

**Zulassung und
Betrieb (Strecken-
kompatibilität)**

Durch die Trennung von Zulassung und Betrieb bzw. Betriebsaufnahme verbleibt die gesetzliche Verantwortung für den Streckenkompatibilitätstest (engl. Route Compatibility Check) beim Betreiber. Der Antragsteller im OSS ist ausschließlich für den Nachweis der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs im angegebenen Verwendungsgebiet zuständig, so dass ein direktes „Losfahren“ nach oder mit Erteilung der Zulassung nicht möglich ist. Es kann allerdings vereinbart werden, dass die Durchführung und Erbringung des Kompatibilitätstests durch einen Dritten und/oder den Antragsteller der Zulassung erfolgt. Folglich sollte dieser Umstand für alle neuen Projekte und Verträge ausdrücklich geregelt werden. Für alle laufenden Projekte ist zu prüfen, was vertraglich vereinbart wurde und wie mit den neuen Rahmenbedingungen umgegangen werden kann.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Veränderungen, die das 4. Eisenbahnpaket und insbesondere die Technische Säule und der neue Zulassungsprozess mit sich bringen, sind umfassend und haben weitreichende Konsequenzen, die man nicht vernachlässigen oder unterschätzen sollte. Eine aktive Befassung mit den neuen Vorschriften und eine sachgerechte Vorbereitung auf den neuen Zulassungsprozess und dessen Prozessschritte kann bestehende Risiken abmildern und insbesondere kommerzielle Nachteile, wegen zusätzlicher Zeit, zusätzlicher Kosten und sonstigem Mehraufwand, verhindern. Der VDB und seine Partner stehen Ihnen bei der Bewältigung dieser Aufgaben beratend und unterstützend zur Seite.

GLOSSAR, ABKÜRZUNGEN & LINKS

AsBo	Assessment Body bzw. Risikobewertungsstelle für CSM-RA
BDCs	Basic Design Characteristics
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CSM-RA	Common Safety Methods on Risk Assessment
DeBo	Designated Body bzw. Benannte Beauftragte Stelle
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERTMS	European Rail Traffic Management Systems
EU	Europäische Union
GIF	Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung
LOC	Lokomotiven
MoU	Memorandum of Understanding bzw. Absichtserklärung
NoBo	Notified Body bzw. Benannte Stelle für Interoperabilität
OSS	One-Stop-Shop
PAS	Personenwagen
PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
SRT	Sicherheit in Eisenbahntunneln
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TSI LOC&PAS	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“
VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.
ZVO	Zulassungsverordnung (EU) 2018/545
ZZS	Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

LINKS & WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

BMVI	www.bmvi.de
EBA	www.eba.bund.de
ERA	www.era.europa.eu
OSS	oss.era.europa.eu
Reuschlaw	www.reuschlaw.de
VDB	bahnindustrie.info

VERBAND DER BAHNINDUSTRIE
IN DEUTSCHLAND (VDB)

Universitätsstraße 2
10117 Berlin

info@bahnindustrie.info
www.bahnindustrie.info

 [Bahnindustrie_D](https://twitter.com/Bahnindustrie_D)

REUSCHLAW LEGAL
CONSULTANTS

Büro Berlin
Joachimsthaler Str. 34
10719 Berlin

info@reuschlaw.de
www.reuschlaw.de

 [reuschlaw](https://twitter.com/reuschlaw)

Stand: Januar 2020