

Stellungnahme der BAG-SPNV zum Entwurf der Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union, hier konkret: Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV)

Die Stationen im SPNV müssen sowohl barrierefrei ausgestattet werden als auch die notwendigen Kapazitäten bereitstellen, um die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen abwickeln zu können. Nur so kann der Beitrag des Personenverkehrs auf der Schiene zum Klimaschutz erreicht werden.

Dazu werden Bahnsteige bei Erneuerung gemäß den Regelwerken zur Barrierefreiheit ausgestattet. Im Fokus stehen hierbei die noch 3600 veralteten oder zu niedrigen Bahnsteige, die überwiegend im ländlichen Raum mit geringer Reisendenfrequenz liegen.

Darüber hinaus sind insbesondere im Regionalverkehr vielfach Bahnsteigverlängerungen auf der Bestandshöhe im Zuge der erforderlichen Kapazitätserweiterungen für die Umsetzung der Klimaschutzziele notwendig.

Für die vorgenannten Maßnahmen werden vom BMVI und den Ländern/Aufgabenträgern erhebliche Fördermittel bereitgestellt. Um die Mittel effizienter einzusetzen und die Projekte zu beschleunigen, war es in der Vergangenheit das Ziel, die Genehmigungsverfahren zu vereinfachen. Dies wurde mit der Einführung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) im August 2018 erreicht.

In der Verbändeanhörung zur 4.Säule des Eisenbahnpakets sind im Entwurf der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) jetzt jedoch **erhebliche Erschwernisse im Genehmigungsverfahren für die Erneuerung von kleinen Stationen** enthalten.

Diese beziehen sich insbesondere auf folgende Sachverhalte:

- EIGV, Anlage 3, Punkt 1.3
Die Erstellung einer genehmigungspflichtigen Anlage in einem Projekt soll zur Genehmigungspflicht aller Maßnahmen im Projekt führen.
- EIGV, Anlage 3, Punkt 2.10.5
Jede Änderung der Bahnsteighöhe sowie jede Änderung der Bahnsteiglänge von mehr als 10% soll eine Genehmigungspflicht auslösen.
- EIGV, Anlage 3, Punkt 2.11
Jede Aufrüstung einer Verkehrsstation soll genehmigungspflichtig werden.
- EIGV, §2, Ziffer 6 (Begriffsbestimmungen)
Die aufwändige Verfahrensweise einer „erstmaligen Inbetriebnahme“ soll nicht wie bisher, für eine neue Station an einer neuen Strecke, sondern auch für eine neue Anlage generell Anwendung finden, wobei die beabsichtigte Auslegung noch unklar ist.

Die Umsetzung der vorgenannten Erschwernisse würde zu folgenden Hemmnissen führen:

- Die Zahl der **genehmigungspflichtigen Maßnahmen** bei DB S&S erhöht sich dadurch von 10 % **auf nahezu 100%**.
- Es entstehen **deutlich höhere Prüf- und Planungskosten**, die im LUFV III -Budget nicht berücksichtigt sind.
- Die zusätzlichen Antrags-, Prüf- und Genehmigungszeiten **verlängern die Projektlaufzeiten** wesentlich und verzögern somit auch einen Umstieg potenzieller neuer Fahrgäste auf das klimafreundliche Verkehrsmittel Bahn.
- Das EBA ist für diese Anzahl der Verfahren personell nicht ausgestattet.
- Bahnsteigverlängerungen über 10%, die im Zuge der erforderlichen Kapazitätserweiterungen für die Umsetzung der Klimaschutzziele dringend benötigt werden, würden genehmigungspflichtig. Die Erweiterung von Fahrzeugkapazitäten, die eine wesentliche Voraussetzung für die Verdopplung der Fahrgastzahlen darstellt, wäre somit nur schwer umsetzbar.

Nach unserem Verständnis würde die geplante **Verschärfung deutlich – und ohne erkennbare Notwendigkeit** - über alle bisherigen Genehmigungsregime (VVBau, VVBAU-STE, TEIV, EIGV 2018) hinausgehen. Die Maßnahmen werden heute bereits beim EBA angezeigt und fallen unter die Überwachung der Behörde. Interne und externe Prüfläufe mit EBA-Prüfern und Bauvorlageberechtigten stellen sicher, dass nach anerkannten Regeln der Technik geplant und gebaut wird. Alle internen, deutschen und europäischen Normen sind Vertragsbestandteil der Planungs- und Bauverträge.

Es ist fraglich, ob durch den deutlich steigenden Aufwand eine weitere Erhöhung der Sicherheit erreicht wird.

Darüber hinaus gehen wir davon aus, dass der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft mit einer Höhe von 240 T€ deutlich zu niedrig angegeben wird. Wir gehen vielmehr von einem zweistelligen Millionenbetrag allein für DB S&S aus.

Vor dem Hintergrund der Kostensteigerungen und Projektverzögerungen lehnt die BAG-SPNV die für die Stationserneuerung relevanten Änderungen der EIGV ab.