

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

Lfd. Nr.	Thema	Fundstelle Referentene ntwurf	Fundstelle Synopse	Änderungsvorschlag/Kommentar
1.	Titel	allgemein		<p>Neuer Vorschlag: „EGV Eisenbahngenehmigungsverordnung“</p> <p>Begründung: Es geht nicht mehr ausschließlich um die Inbetriebnahmegenehmigung</p>
2.	Referentenentwurf, Abschnitt „Erfüllungsaufwand“	VI. Gesetzesfolgen 3.2 für die Wirtschaft	-	<p>Die Angabe „28.000 EUR“ ist nicht zutreffend, allein die bisherige Betreuung der Einführung des Themas 4.EP hat bereits deutlich höhere Kosten verursacht</p> <p>Wegfall der Möglichkeit einer Serienzulassung</p> <p>Die Kosten für die Einzelzugzulassung erhöhen sich dramatisch. Es kann von ca. 3000€ pro Fahrzeug ausgegangen werden, da ein zusätzlicher Bescheid pro Fahrzeug notwendig wird. Das steht in keinem vernünftigen Verhältnis zur bisherigen Regelung und dem übergeordneten Ziel der Kostenreduzierung im Sektor. Kosten fallen durch Bearbeitung bei der Behörde und auf Antragstellerseite an.</p> <p>Hinzu kommen Verpflichtungen zum Ausfüllen neuer Datenbanken und schwankende Zeiten, bis die Bearbeitung der einzelnen APM abgeschlossen ist.</p> <p>Wesentlich höhere Kosten und Unsicherheiten fallen aufgrund von Stillstandszeiten (gesetzliche Bearbeitungsfrist bis zu 4 Wochen, heute kein Rechtsakt) an, weil auch bei genehmigungspflichtigen Umrüstungen wieder Einzelbescheide pro Fahrzeug einer Flotte notwendig werden.</p> <p>Diese erhöhten Kosten fallen Pro Fahrzeugtypgenehmigung und Pro Fahrzeug beim Inverkehrbringen an.</p> <p>Antrag auf Fahrzeugzulassung, wenn sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs in mehreren Mitgliedstaaten befindet</p> <p>Der Umfang der Unterlagen und die Nachweispflichten zur Antragstellung bei der ERA erweitert sich. Das Requirement Capture zwingt zu erweiterten Nachweispflichten und einem erhöhten Prüfaufwand der Behörden. Es besteht die Gefahr, dass kleinere Hersteller oder Betreiber die umfangreichen Nachweisprozesse nicht selber gewährleisten können, was zu extremen Kostensteigerungen führt.</p> <p>Gleiches gilt für das Konfigurationsmanagement. Ändert ein anderer als der Owner der</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>Typgenehmigung, führt das zu einer neuen Genehmigungspflicht beim Ändernden. Das kann bereits bei geringfügigen Änderungen am Zulassungsfile eintreten und bedeutet einen neuen Genehmigungsprozess mit steigenden Kosten. Diese Verpflichtung zur Neuzulassung bereits bei kleinen Änderungen der Dokumentation bestand bis heute nicht.</p> <p>Der Entfall der bisherigen Regelwerksfestschreibung verursacht ebenfalls zusätzliche Risiken, die in der Projektkalkulation kaufmännisch berücksichtigt werden müssen => weiteres Kostensteigerungspotenzial.</p>
3.	Fehlende Regelung	Nirgends Gehört in §2 und Kapitel 1	nirgends	<p>Vorschlag: Einführen der Regelung für das „Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme“ in alleiniger Verantwortung des Antragstellers (entsprechend (EU) 2016/797 Artikel 20) im Kapitel 1 „Erteilung einer Genehmigung“, sowie Ergänzung der Definition „mobiles Teilsystem“ (entsprechend (EU) 2016/797 Artikel 2 (6)) in § 2 „Begriffsbestimmungen“.</p> <p>Begründung: Alle Elemente der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union sind in deutsche Gesetze oder Verordnungen umzusetzen.</p>
4.	Grundsätzlicher Kommentar			<p>Vorschlag (nur inhaltlich, bezüglich Ausformulierung anzupassen): Eindeutige Definition von:</p> <p>Nationale, technische Vorschrift: Nationale Vorschrift im Sinne des §4b (1) 1. AEG, die nationale, technische Regelungen beinhaltet, die keiner Notifizierungspflicht nach Artikel 14 797/2016 EU unterliegt.</p> <p>Notifizierte, technische Vorschrift: Technische Vorschrift, die einer Notifizierungspflicht nach Artikel 14 797/2016 EU unterliegt und bereits notifiziert wurde.</p> <p>Neue zu notifizierende, technische Vorschrift: Technische Vorschrift, die der Notifizierungspflicht nach Artikel 14 797/2016 EU unterliegt, jedoch noch nicht notifiziert wurde.</p> <p>Die gesamte EIGV und ESiV müsste jeweils sowohl bei den Begriffsbestimmungen als auch im Verordnungstext auf derartige, eindeutige Definitionen angepasst werden. Auf die bisherigen Abkürzungen (TV, NTV, NTR, NNTR) sollte in dem Zusammenhang</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>grundsätzlich verzichtet werden, da diese Abkürzungen auf Grund der häufigen Nutzung des Buchstabens ‚n‘ zu weiteren Verwechslungen führen können (Notifiziert, National, Neue).</p> <p>Begründung: Grundsätzlich wird in der Verordnung von technischen Vorschriften, notifizierten, technischen Vorschriften, neuen technischen Vorschriften, neuen nationalen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften gesprochen. Dieses führt in der EIGV und ESiV (und nicht nur dort, sondern aktuell an weiteren Stellen im Sektor) zu möglichen Missverständnissen.</p> <p>Konkretes Beispiel aus aktuellem Referentenentwurf und geltendem Recht (AEG): In §7 (2) steht: ,(2) Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 die Änderungen der technischen Vorschriften zu notifizieren, die gelten 4. für Netze und Fahrzeuge, die nicht von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfasst werden‘</p> <p>In §16 (4) steht: ,(4) Für die Nachweise nach Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 bis 7 sind die technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen.‘</p> <p>Im AEG §4b (1) steht: ,(1) Prüfsachverständige prüfen im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder 1. die Einhaltung der nationalen technischen Vorschriften, die nicht nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/38/EU (ABl. L 70 vom 11.3.2014, S. 20) geändert worden ist, notifiziert worden sind‘</p> <p>Betrachtet man diese drei Textstellen, so wären nach §7 alle Änderungen in technischen Vorschriften zu notifizieren. Gemäß §16 prüft ein Prüfsachverständiger gegen die technischen Vorschriften. Gemäß AEG 4b darf er jedoch nur gegen nationale, technische Vorschriften prüfen. Damit liegt zunächst schon eine Abweichung vom AEG vor. Weiterhin würde auf Grund der Notifizierungspflicht nach §7 (2) 4. von allen Änderungen an technischen Vorschriften, die nicht TSI sind, notifizierte, technische Vorschriften entstehen, die nun</p>
--	--	--	--	--

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>gemäß AEG §4 durch Prüfsachverständige nicht mehr prüfbar wären. Dieses ist aber vermutlich nicht beabsichtigt, da es sonst zu erheblichen Problemen und Zusatzkosten bei der Abwicklung von Projekten kommen würde.</p> <p>In der Kommentierung des VDB wird auch §7 (2) entsprechend berücksichtigt; jedoch wäre eine grundsätzliche Bereinigung von Vorteil.</p>
5.	Allgemein: Wording	Mehrere Fundstellen, exemplarisch z.B.: Art. 2 Nr. 8 (5)	Mehrere Fundstellen, exemplarisch z.B.: §7 (5)	Sicherheitsbehörde – sonst EBA; Wortlaut sollte einheitlich sein (IA 2018/545 sagt „nationale Sicherheitsbehörde“ in der EIGV wird teilweise EBA oder Sicherheitsbehörde genannt)
6.	Frage	Art. 2 Nr. 2 b) bb)	§ 1 (2) Nr. 6	<p>Hinweis: Der Begriff „Aufrüstung“ wurde korrekt aus der Richtlinie (EU) 2016/797 sowie der (englischen Fassung) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 in den Entwurf der neuen EIGV übernommen.</p> <p>Bei der Prüfung ist aber aufgefallen, dass in der deutschen Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 fälschlicherweise noch „Umrüstung“ verwendet wird. Bei einem Vergleich mit der englischen Fassung sowie der Richtlinie (EU) 2016/797 wird deutlich, dass es sich hierbei sehr wahrscheinlich um ein redaktionelles Versehen bei der Übersetzung handelt.</p> <p>Es wird empfohlen, dass die Bundesrepublik Deutschland eine Änderung der amtlichen Übersetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 bei der EU anregt.</p>
7.	Anwendungsbereich Referentenentwurf	Art. 2 Nr. 2c	§ 1 (3)	<p>Bitte ergänzen:</p> <p>(3) Die Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn- Bundesamtes. Sie gilt nicht für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen und ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt werden. Abweichend von Satz 2 gelten die §§ 38 bis 39 auch für Fahrzeuge, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt werden.</p> <p>Weiterhin fallen S-Bahn Berlin und S-Bahn Hamburg ebenfalls nicht in den Anwendungsbereich. Die anzuwendenden Regelungen sind mit der Behörde abzustimmen.</p> <p>Begründung:</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				S-Bahn Berlin und S-Bahn Hamburg sind separate Netze und bedürfen eigener Regelungen.
8.	Fehlende Begriffsbestimmungen	Art. 2, Nr. 3	§ 2	<p>Vorschlag: Es wird empfohlen „Inbetriebnahme“ ebenfalls in den Begriffsbestimmungen mit aufzunehmen und sich dafür am Richtlinientext (Art. 2 Nr. 19, 35 RL 2016/797) zu orientieren.</p> <p>Begründung: Mit Blick auf §§ 9 ff. EIGV n.F. entsteht der Eindruck, das „Inverkehrbringen“ nur für Fahrzeuge bzw. fahrzeugseitige Teilsysteme verwendet wird und „Inbetriebnahme“ für streckenseitige/ortsfeste Systeme verwendet werden. Ist dies der Fall, so wäre einerseits § 27 EIGV inkonsistent, da dieser den Begriff „Inverkehrbringen“ sowohl für fahrzeugseitige als auch streckenseitige Systeme verwendet.</p> <p>Eine Legaldefinition wird empfohlen, um zu verhindern, dass Unklarheiten bei der Anwendung der EIGV entstehen, in der die Unterschiede zwischen beiden Begriffen nicht explizit erläutert werden.</p>
9.	Begriffsbestimmung „Aufrüstung“	Art. 2, Nr. 3 1a	§ 2, Nr. 1a	<p>Vorschlag: umfangreiche Änderungsarbeiten an einem strukturellen Teilsystem Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Teilsystems Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert wird</p> <p>Begründung: Vorschlag gem. IOP RL „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ sind nicht definiert</p>
10.	Begriffsbestimmung „Fahrzeugtyp“	Art. 2 Nr. 3 g	§ 2, Nr. 7	<p>Vorschlag: „Fahrzeugtyp“ ein Typ entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer in dem einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung;“.</p> <p>Begründung: Redaktioneller Fehler (hinter dem Wort „Baumuster“ fehlt der Bindestrich)</p>
11.	Was ist unter im „einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster oder	Art. 2 Nr. 3 g	§2 Nr. 7	<p>Vorschlag: Eindeutigere Definition was unter im „einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster oder Entwurfsprüfbescheinigung“ zu verstehen ist.</p> <p>Begründung:</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

	Entwurfsprüfbescheinigung" zu verstehen?			Beseitigung von Unklarheiten.
12.	Anmerkung	Art. 2, Nr. 3 g-i	§2 Nr. 8	Ist die Prüfbescheinigung das einzige Kriterium? Verweis auf Dossier bzw. Zertifikat wäre zielführend.
13.	Fahrzeugvarianten	Art. 2 Nr. 3 h	§2 Nr. 9	Vorschlag: Definition gemäß DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/545 einführen, gleiches gilt für „Fahrzeugversion“. Begründung: „Variante“ bekommt jetzt eine neue Bedeutung, die erklärt werden sollte und nicht einfach die Definition weggelassen werden.
14.	Begriffsbestimmung "technische Kompatibilität"	Art. 2, Nr. 3 l	§2, Nr. 18	Vorschlag: ursprüngliche Definition belassen. Begründung: „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ sind nicht definiert.
15.	Begriffsbestimmungen	Art. 2 Nr.3 n	§2 Nr. 20	Vorschlag: kein Vorschlag. Begründung: Keine. Frage: Sind mit den „technischen Vorschriften“, z.B. die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNBs) gemeint? Werden diese „technischen Vorschriften“ irgendwo gelistet?
16.	Begriffsbestimmung „Teilsysteme“	Art. 2 Nr. 3 o	§ 2 Nr. 22	Die in der Begriffsbestimmung am Ende neu eingefügte Wortgruppe „ <i>Teile des Eisenbahnsystems</i> “, sollte noch einmal überdacht werden, da insofern Verwechslungsgefahr mit der Begriffsbestimmung der „ <i>Bestandteile des Eisenbahnsystems</i> “ (§ 2 Nr. 3 EIGV) droht, was wiederum aber etwas anderes beschreibt.
17.	Begriffsbestimmungen	Art. 2 Nr. 3 r-s	§2 (25)	Vorschlag: kein Vorschlag. Begründung: Keine. Frage: Worüber definiert bzw. grenzt sich das Netz im Land ab? Offener Punkt aus dem OSS, der

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				hier auch nicht erläutert wird.
18.	Anwendungen der TSI	Art. 2 Nr. 5 a) aa)	§4 (2) Nr. 2 und 3	<p>Entsprechen die heute unter 2 und 3 beschriebenen Infrastrukturen wirklich den Infrastrukturen, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind ?</p> <p>Vorschlag: Klärung, ob es tatsächlich keine Differenzen gibt.</p> <p>Begründung: Beseitigung von Unklarheiten.</p>
19.	Anwendung der TSI, der NNTR und der technischen Vorschriften	Art. 2 Nr. 5 a) aa) 2	§4 (2) Punkt 2	<p>Vorschlag: kein Vorschlag.</p> <p>Begründung: Keine.</p> <p>Frage: Warum entfällt die Ausnahme für lokal begrenzten Einsatz für Fahrzeuge? (In Kenntnis von Nr. 3, kann hier ggf. eine zusätzliche neue Einschränkung entstehen?).</p>
20.	Anwendungen der TSI	Art. 2 Nr. 5 a) bb)	§4 (2)	<p>„Satz 1 gilt nicht für Strecken ... Satz 1 gilt nicht für die Festlegung, ob eine Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen einer Genehmigung bedarf.“</p> <p>Frage: Gelten damit die BDCs z.B. auch für Fahrzeuge der S-Bahn HH oder B?</p>
21.	Anwendung der TSI, der NNTR und der technischen Vorschriften	Art. 2 Nr. 5 c)	§4 (5)	<p>Vorschlag: kein Vorschlag.</p> <p>Begründung: Keine.</p> <p>Frage: Warum reicht dann beim EBA kein ISV, welches nur die Änderungen betrachtet?</p>
22.	EIGV	Art. 2 Nr. 6	§ 5	Für Gleisbaumaschinen existiert mit der EN 14033 eine europäische harmonisierte Norm, welche die Anforderungen an diese Fahrzeuge definiert. In der TSI Loc&Pas wird diese Norm nicht referenziert, Gleisbaumaschinen fallen jedoch auch in den Anwendungsbereich der TSI, Anlage C gibt die Inhalte der EN 14033 nur unzureichend wieder.

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>Bisher werden Gleisbaumaschinen beim EBA über eine eigene Checkliste auf Basis der EN 14033 zugelassen, diese sollte auch weiterhin verbindlich nutzbar sein, um die Planungssicherheit zu erhöhen. Langfristiges Ziel sollte es sein, die harmonisierte EN 14033 in die TSI Loc&Pas, Anhang C vollständig zu überführen.</p> <p>Vorschlag: Aufnahme einer Regelung, die den Antrag auf Ausnahme für Gleisbaumaschinen bestätigt, sofern keine Sicherheitsbedenken vorliegen.</p>
23.	Antrag beim EBA	Art. 2 § 5a (1)	§ 5a (1)	<p>Vorschlag: Klarstellung in welcher Form die Anträge abzugeben sind oder streichen.</p> <p>Begründung: In welcher Form der Antrag einzureichen ist, ist nicht klar (statt schriftlich., elektronisch, diverse Dateiformate, etc.).</p>
24.	Ausnahmeverfahren	Art. 2 § 5a (1)	§ 5a (1)	<p>Hinweis: Gem. Artikel 7 Abs. 5 2016/797, legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Informationen, die in das genannte Dossier aufzunehmen sind, das vorgeschriebene Format des Dokuments und die für seine Übermittlung anzuwendende Methode fest. Ein Verweis auf diesen Rechtsakt sollte den Verweis auf Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG ersetzen, wenn er vor der Freigabe der neuen EIGV bekannt ist.</p>
25.	Ausnahmeantrag	Art. 2 § 5a (5)	§5a (5)	<p>Vorschlag: kein Vorschlag, da der komplette Absatz unverständlich ist. Bitte detaillierterer Verweis und Hintergrund:</p> <p>1: es ist von Absatz 4 Satz 2 die Rede, Absatz 4 beinhaltet aber nur einen Satz. 2: Sinngemäß wird auf alternative Vorschriften verwiesen, und dass diese angewendet werden können. Warum können? Gibt es noch eine weitere Alternative?</p> <p>Begründung: Unklare Formulierung</p>
26.	Vereinfachung	Art. 2 Nr. 7a	§ 6 Abs. 1	<p>Vorschlag: (1) Für strukturelle Teilsysteme sind zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einschließlich der technischen Kompatibilität und der sicheren Integration die folgenden Vorschriften anzuwenden: 1. die entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>2. die notifizierte technischen Vorschriften, die die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ergänzen, und</p> <p>3. die technischen Vorschriften, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zusätzlich gelten.</p> <p>Begründung: Die „notifizierte technischen Vorschriften“ sowie die „technischen Vorschriften“ sind ausreichend in § 2 legaldefiniert.</p>
27.	Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften	Art. 2 Nr. 7b	Ehemals § 6 (2) gestrichen	<p>Vorschlag: kein Vorschlag.</p> <p>Begründung: Keine.</p> <p>Frage: Wie wäre es hier statt eines ersatzlosen Entfalls mit einer Erläuterung/Referenz zur „Regelwerksfestschreibung“ nach übergeordneten Regelungen wie der TSI Loc und Pas selbst? Stichwort „Phase A und Phase B“.</p>
28.	Somit entfällt auch die Regelwerksfestschreibung für die NNTR.	Art. 2 Nr. 7b	§6 Abs. 2 alt	<p>Ist/wird hier bei Änderungen durch Übergangsregelungen sichergestellt, dass eine nötige Planungssicherheit entsteht?</p> <p>Vorschlag: Einführung einer generellen Übergangsfrist in EIGV bei Änderungen in den NNTR</p> <p>Begründung: Sicherstellung der nötigen Planungssicherheit</p>
29.	Notifizierung von technischen Vorschriften	Art. 2 Nr. 8	§7 (1)	<p>Vorschlag: Dieser nicht überarbeitete Absatz sollte spezifiziert werden, da es unklar ist, wo das EBA die Liste der zu notifizierenden technischen Vorschriften publiziert.</p> <p>Begründung: Wo stellt das EBA diese Liste zur Verfügung? Welche Liste mit welchem Ausgabestand gilt? Momentan gibt es zwei veröffentlichte Versionen von den deutschen NNTRs mit verschiedenen Ausgabeständen, eine auf der EBA-Seite und eine auf der RDD. Welche ist anwendbar? Hier sollte das EBA Klarheit schaffen.</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

30.	Notifizierung	Art. 2 Nr. 8	§7 (2)	<p>Bitte ergänzen (2) Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 die Änderungen der notifizierten technischen Vorschriften zu notifizieren, die gelten</p> <p>Vorschlag: Beschränkung auf die in Artikel 1 definierten Anwendungsbereich, somit Notifizierung nur für die technischen Vorschriften, die zur Verwirklichung der Interoperabilität notwendig sind.</p> <p>Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 die Änderungen der technischen Vorschriften zu notifizieren, die gelten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für die offenen Punkte der einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, 2. für die in den einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität eindeutig bezeichneten Sonderfälle, 3. zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz abgestellt wird, 4. für Netze und Fahrzeuge, die nicht von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfasst werden, und 5. für vorläufige dringliche Präventionsmaßnahmen, insbesondere nach einem Unfall. <p>Es ist auch zu notifizieren, wenn die notifizierten Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität überflüssig geworden sind.</p> <p>Begründung: Die Formulierungen sind aus Artikel 14 797/2016 EU kopiert worden. Dabei ist insbesondere der Artikel 1 dieser Richtlinie nicht berücksichtigt worden. Hier werden der Gegenstand und Anwendungsbereich der Richtlinie definiert. Zitat: Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen, es zu ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern,..... Zitat Ende Mit der bestehenden Formulierung der EIGV Novellierung ohne die Beschränkung geht über die Forderung der 797/2016 EU hinaus. Ohne Not wird hier eine Forderung aufgebaut, die zu erheblichen Nachteilen und Kosten bei der DB Netz AG und den für die DB Netz AG tätigen</p>
-----	---------------	--------------	--------	---

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>Unternehmen führt.</p> <p>Auf den vorgesehenen Anwendungsbereich bezogen wären sämtliche nationalen technischen Vorschriften zu notifizieren. Die Prüfung im Bahnsektor im Fall des Vorliegens von notifizierten Vorschriften obliegt jedoch einer bestimmten Stelle. Es gibt nicht nur derzeit keine bestimmten Stellen, die in Deutschland eine entsprechende Anerkennung haben; vielmehr können viele der heute tätigen Prüfer nicht anerkannt werden. Somit stehen in absehbarer Zeit keine Prüfer zur Verfügung, die gegen notifizierte Unterlagen prüfen dürfen. Die aktuellen Bauaktivitäten der DB Netz AG würden in großen Teilen zum Erliegen kommen.</p> <p>Auch die Notifizierung der technischen Vorschriften erfordert einen erheblichen Aufwand und damit auch erhebliche Zeit, da es sich im Infrastrukturbereich um eine Vielzahl von Vorschriften handelt, von denen ein erheblicher Anteil auch noch herstellerspezifisch ist und sich auch im Eigentum der entsprechenden Hersteller befindet. Damit sind weitere gesetzliche oder untergesetzliche Regelungen erforderlich.</p> <p>Weiterhin steht die Formulierung ohne Beschränkung auf den Anwendungsbereich letztlich im Widerspruch zur weiteren EIGV. In dieser wird an vielen Stellen die Prüfung durch Prüfsachverständige nach §4b AEG gefordert; der Einsatz der Prüfsachverständigen ist aber auf Grund der Notifizierung der Prüfgrundlage nicht zulässig.</p> <p>Auch lediglich die Notifizierung neuer technischer Vorschriften bringt nicht nur keine Verbesserung, sie verschärft vielmehr die Problematik, da nun neue Schnittstellen zu den nicht notifizierten Vorschriften entstehen und weiterhin bei der Kombination aus notifizierten und nicht notifizierten technischen Vorschriften für einen Sachverhalt Schnittstellen zwischen Prüfern / Prüforganisationen entstehen, die zu zusätzlichen Missverständnissen und in letzter Konsequenz zu Sicherheitsproblemen führen können.</p> <p>Zusammengefasst erzeugt diese Änderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhebliche, zusätzliche Kosten, die hauptsächlich aus Bundesmitteln aufzubringen sind, - Erhebliche Terminverzögerungen beim bestehenden und geplanten infrastrukturseitigen Bauprojekten und <p>Zusätzliche Sicherheitsrisiken für Reisende und Güter.</p>
31.	Notifizierung	Art. 2 Nr. 8	§7 (2) Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 14 Absatz 1	<p>Vorschlag: Ziffer 4. Streichen.</p> <p>Begründung: Mit der vorgesehenen Notifizierung aller technischen Vorschriften außerhalb des Gültigkeitsbereichs der TSI nach dem neuen §7 dürften nur noch Bestimmte Stellen (DeBos) deren Einhaltung prüfen, nicht mehr die Prüfsachverständigen. Das ist nicht praktikabel, da nur</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

			der Richtlinie (EU) 2016/797 die Änderungen der technischen Vorschriften zu notifizieren, ...	Prüfsachverständige die Kompetenz besitzen, die Einhaltung der technischen Vorschriften im Teilsystem ZZS zu prüfen.
32.	Notifizierung NNTR	Art. 2 Nr. 8 4.)	§7 (2) Absatz 4	<p>Vorschlag: Entfall der Anforderung für Netze „[...] für Netze und Fahrzeuge, die nicht von den TSI erfasst werden, [...]“</p> <p>Begründung: Netze werden in §7 (3) betrachtet.</p>
33.	NNTR	Art. 2 Nr. 8 (4)	§7 (4)	<p>Vorschlag: streichen</p> <p>Begründung: Punkt 2. ist abgedeckt über die notifizierten Regeln gem. Absatz (2), Nr. 3. Es fehlt u.E. eine Rechtsgrundlage für die Notifizierung von nationalen Regeln zur technischen Kompatibilität der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs</p>
34.	Erlassen neuer technischer Vorschriften	Art. 2 Nr. 8 (5)	§7 (5)	<p>Bitte ergänzen:</p> <p>5) Für strukturelle Teilsysteme dürfen neue technische Vorschriften, die der Notifizierungspflicht unterliegen, nur erlassen werden</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für offene Punkte der einschlägigen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität oder 2. als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall. <p>Begründung:</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>Die in diesem Absatz gewählte Formulierung: <i>Für strukturelle Teilsysteme dürfen neue technische Vorschriften nur erlassen werden</i> <i>1. für offene Punkte der einschlägigen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität oder</i> <i>2. als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.</i> werden sämtliche technischen Vorschriften erfasst. Dieses führt dazu, dass keinerlei neue Vorschriften seitens der DB Netz AG mehr herausgegeben werden dürfen. Somit sind sämtliche Lastenhefte, Planungsvorgaben, Ril etc. nicht mehr änderbar. Damit wird jegliche Innovation im Rahmen der DB Netz AG beendet.</p>
35.	Erteilung einer Genehmigung	Art. 2 Nr. 10	Kapitel 1 i.V.m. § 11	<p>Frage: Gibt es hier wirklich keine Ausnahmen für z.B. S-Bahn HH oder B? In Verbindung mit § 11 gilt dann die (EU) 2018/545 auch für diese Fahrzeuge?</p>
36.	Irreführend	Art. 2 Nr. 10 § 9 (1-2)	§9 (1+2)	<p>Absatz 2 gilt für OBU's, Punkt 1 bzw. 2 des Abschnitts beziehen sich auf TRK. Innerhalb des Textes sollte klar zwischen TRB und TRK unterschieden werden.</p>
37.		Art. 2 Nr. 10 § 9 (2)	§ 9 Abs. 2	<p>Vorschlag: (2) Das Inverkehrbringen eines aufgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugs, bei dem eine in Anlage 3 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll, bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen. Die Inbetriebnahme 1. eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie 2. einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur, bei dem oder bei der eine in Anlage 3 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung. Die in Anlage 4 genannten Maßnahmen gelten als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten, für die es keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.</p> <p>Begründung: Klarstellung im Sinne der Rechtsklarheit.</p>
38.	Wording/ Anmerkung	Art. 2 Nr. 10 § 10	§10	<p>3. 4. Probefahrten werden nicht durch Genehmigungsstelle erteilt, wenn ERA diese Stelle ist.</p>
39.	Genehmigungsstelle	Art. 2 Nr. 10 § 10	§10	<p><i>Bitte ergänzen:</i></p> <p>3) Ist das Eisenbahn-Bundesamt Genehmigungsstelle, sind die Anträge und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen in deutscher Sprache vorzulegen. Ist Genehmigungsstelle die Agentur, sind die Teile des technischen Dossiers, die sich auf das deutsche Verwendungsgebiet beziehen, in deutscher Sprache oder, sofern das Eisenbahn-</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<i>Bundesamt dem zugestimmt hat, auch in einer anderen Amtssprache der EU</i> vorzulegen.
40.	Probefahrten	Art. 2 Nr. 10 § 10 (1) Nr. 4	§10, (1), Nr. 4 in Verbindung mit §15 (Zitat)	Bitte ergänzen: Neue Formulierung: „(6) Werden Probefahrten nicht innerhalb von drei Monaten nach dem erstmaligen Ersuchen seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gewährt, muss das Eisenbahn-Bundesamt auf Wunsch des Ersuchenden die Durchführung von Probefahrten anordnen, soweit die Sicherheit der Probefahrten gewährleistet ist.“
41.	Probefahrten	Art. 2 Nr. 10 §10 (2) 2.)	§ 10 (2) 2.	„...2. in der BRD befindet und der Antragsteller <u>nicht das EBA</u> als Genehmigungsstelle bestimmt hat.“ Vorschlag: Positiv formulieren: „... 2. in der BRD befindet und der Antragsteller <u>die ERA</u> als Genehmigungsstelle bestimmt hat.“ Begründung: Klingt freundlicher.
42.	Genehmigungsstelle	Art. 2 Nr. 10 § 10 (3)	§10 (3)	Bitte ergänzen: „Ist Genehmigungsstelle die Agentur, sind die Teile des technischen Dossiers, die sich auf den Nachweis der Erfüllung der für das deutsche Verwendungsgebiet notifizierten technischen Vorschriften beziehen, in deutscher Sprache oder, sofern das Eisenbahn-Bundesamt dem zugestimmt hat, auch in einer anderen Amtssprache der EU vorzulegen.“
43.	Genehmigungsstelle	Art. 2 Nr. 10 § 10 (3)	§10 (3)	Vorschlag: „die“ im Text ergänzen. Die technischen Dossiers sollten auch in englischer Sprache vorlegbar sein. Begründung: Laut Art. 10 der (EU) 2018/545 ist eine Amtssprache der Union ausreichend.
44.	Zulassungsverfahren – Begriff Aufrüstung	Art. 2 Nr. 10 § 11 (1)	§11 (1) und ff	Vorschlag: Keine Nennung von konkreten Fahrzeugarten, sondern verallgemeinerter Verweis: „(3) Abweichend von Absatz 1 und 2 sind Eisenbahnfahrzeuge, die nicht auf dem übergeordneten Netz (gemäß §2b AEG) verkehren , nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und/oder nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu genehmigen.“ Anmerkung:

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>Falls das Kapitel 4 (alt) „Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge“ weiterhin bestehen bleibt (siehe Kommentar Nr. 54), könnte auch hierauf verwiesen werden und die individuellen Regelungen, z.B. für Zweisystem-Stadtbahnen oder auch die S-Bahnen B und HH, dort geregelt werden.</p> <p>Begründung: Aufzählung birgt das Risiko nicht vollumfänglich zu sein</p>
45.	Zulassungsverfahren – Nennung Ausschlüsse	Art. 2 Nr. 10 § 11 (3)	§11 (3)	<p>Vorschlag: Keine Nennung von konkreten Fahrzeugarten, sondern Verweis auf TSI Konformität „Abweichend von Absatz 1 und 2 sind Nicht-TSI konforme Fahrzeuge nach den jeweils gültigen Vorschriften außerhalb der EIGV zu genehmigen“</p> <p>Begründung: Aufzählung birgt das Risiko nicht vollumfänglich zu sein.</p>
46.	Zulassungsverfahren	Art. 2 Nr. 10 § 11 (3)	§ 11 (3)	<p>Frage: Nach welchem Verfahren? Gibt es dafür noch eine VV für die Abnahme nach §32 EBO?</p>
47.	EIGV	Art. 2 Nr. 10 § 12	§ 12 Konformität zum Fahrzeugtyp	<p>Vorschlag: Konkretisierung des Ablaufs der Genehmigung, z.B. Erteilung der Genehmigung durch Einreichen der Typkonformität.</p> <p>Begründung: Durch die Erklärung zur Typenkonformität ist eine Genehmigung zum Inverkehrbringen ohne weitere technische Prüfung zu erteilen. Damit sollte es auch möglich sein, diese Genehmigung unverzüglich ohne zusätzliche Wartezeiten zu erreichen.</p>
48.	Frage	Art. 2 Nr. 10 § 12 (1)	§12 (1)	<p>“in der jeweils geltenden Fassung” Heißt das, dass typkonforme Fahrzeuge nach Änderungen z.B. in relevanten TSI nicht mehr ohne weitere technische Prüfungen in Verkehr gebracht werden dürfen?</p> <p>Vorschlag: Klarstellung, auf was sich „in der jeweils geltenden Fassung“ bezieht.</p> <p>Begründung: Beseitigung von Unschärfen im Text.</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

49.	Vollständige Zugänglichkeit laufender Aufsichtsverfahren	Art. 2 Nr. 10 § 12 (2)	§ 12 (2)	<p>Eine einfache vollständige Zugänglichkeit dieser laufenden Aufsichtsverfahren wäre sinnvoll.</p> <p>Vorschlag: Zugang zu laufenden Aufsichtsverfahren bei berechtigtem Interesse regeln</p> <p>Begründung: Erhöhung der Transparenz Insbesondere wichtig für „Hersteller“ und „Typgenehmigungshalter“, denn nur der kann ggf. andere Fahrzeughalter (z.B. außerhalb DE) informieren! Das gilt in gleichem Maße für § 13.</p>
50.	Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen	Art. 2 Nr. 10 § 13 (4)	§13 (4)	<p>Vorschlag: Keiner.</p> <p>Begründung: Keine.</p> <p>Frage: Ist „schwerwiegend“ ausreichend definiert?</p>
51.	Widerruf	Art. 2 Nr. 10 § 14	§14	<p>In diesem Paragraph fehlt die Vorgabe zur Nennung der Begründung eines Widerrufs</p> <p>Vorschlag: Aufnahme der verpflichtenden Lieferung einer Begründung (z.B. Unfall, technische Erkenntnis, etc.) im Falle eines Widerrufs einer Genehmigung</p> <p>Begründung: Ohne diese Begründung für den Widerruf einer Genehmigung kann von den Eisenbahnen in der Regel nicht wie gefordert geprüft werden, ob ihre Fahrzeuge ebenfalls die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen.</p>
52.	EIGV	Art. 2 Nr. 10 § 15 (3)	§15 (3)	<p>Vorschlag: Konkretisierung der Notwendigkeit zur Genehmigung von Probefahrten nur bei Abweichungen von den aufgeführten Parametern der zu befahrenden Strecken.</p> <p>Begründung: Zum Beispiel bei Änderungen am Fahrzeug führte die bisherige Formulierung zu Auslegungen seitens der EVU dass eine Genehmigung für Probefahrten durch das EBA notwendig sei. Gerade das sollte durch die Formulierung in der EIGV 2018 vermieden werden – die Verantwortung für die Probefahrten insbesondere im Rahmen der Zulassung sollte vom EBA auf die Hersteller/ EVU/ EIU</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>übergehen. Die Konkretisierung im Text würde bei der Klarstellung helfen.</p>
53.	Probefahrten	Art. 2 Nr. 10 § 5 (5)	§15 (5)	<p>Anmerkung: Wünschenswert wäre es, wenn für fahrzeugseitige Zugsicherung Probefahrten ohne Genehmigung durch das EBA möglich wären, ausschließlich über die in §15 (5) 1. und 2. durchzuführenden Maßnahmen unterlegt und einer Freigabe durch DB Netz.</p>
54.	Frage	Nicht mehr vorhanden	Kapitel 4	<p>Frage: Waren hier Inhalte z.B. für die S-Bahnen HH oder B enthalten, die jetzt ersatzlos wegfallen?</p> <p>Vorschlag: Kapitel 4 „Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge“ für Fahrzeuge beibehalten, die nicht nach (EU) 2018/545 in Verkehr gebracht werden sollen.</p>
55.	ETCS und GSM-R	Art. 2 Nr. 10 § 16 (2), § 19 (2), § 22 (2)	§§ 16 Abs. 2, 19 Abs. 2, 22 Abs. 2	<p>Vorschlag: (2) [...] die Ausrüstung mit 1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) oder 2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) [...]</p> <p>Begründung: ETCS und GSM-R sind geläufige Fachtermini im Bahnbereich, die verwendet werden sollten.</p>
56.	Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Verpflichtungen des Antragstellers im Zusammenhang mit der Antragstellung	Art. 2 Nr. 10 §18 (1)	§18 (1)	<p>Vorschlag: Keiner.</p> <p>Begründung: Keine.</p> <p>Frage: Langer Zeitraum im Voraus. Ist die Zeit verkürzbar?</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

57.	Verfahren zur Erteilung Inbetriebnahmegenehmigung	Art. 2 Nr. 10 §19 vor (1)	§19 vor (1)	<p>Vorschlag: Es muss definiert sein, wer den Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung (der konkreten Anlagen) stellen darf.</p>
58. ff	Anmerkung	Art. 2 Nr. 10 § 19 (1)	§19 (1)	<p>Kommentar: Der Begriff „Mangel“ wird hier unbestimmt verwendet, dabei beansprucht die EIGV pauschal eine Hemmung der Bearbeitungsfrist, d.h. auch über die vier Monate hinaus. Die DVO (EU) 2018/545 kennt den Begriff Mangel nicht, definiert jedoch in differenzierter Weise im Art.41 die <i>Einstufung von Problemen</i> und Art.42 <i>begründete Zweifel</i>, verbunden mit genaueren Bestimmungen, wann Probleme und Zweifel gerechtfertigt sind und eine Fristverlängerung begründen können. Ebenso erlegt die DVO der ERA eine substantiierte Begründung auf, warum sie einzelne Nachweise als problematisch oder zweifelhaft qualifiziert.</p> <p>Änderungsvorschlag: Wenn die EIGV schon die (im Vergleich zur bisherigen Regelung) verlängerten Bearbeitungszeiten für sich reklamiert, dann mögen bitte auch die Regelungen zur Behandlung von Mängeln (bzw. Problemen oder begründeten Zweifeln) an die Europäischen angeglichen werden. Das gilt insbesondere für die Notwendigkeit zur Begründung von Zweifeln und zur Rechtfertigung von Fristverlängerungen.</p>
59.	Anzeige	Art. 2 Nr. 10 § 21	§21	<p>Hier fehlt der Zusatz „bei Aufrüstung und Erneuerung“</p> <p>Vorschlag: Hinzufügen von „bei Aufrüstung und Erneuerung“ in Überschrift.</p> <p>Begründung: Klarstellung um welche Anzeige es sich handelt.</p>
60.	EIGV	Art. 2 Nr. 10 § 22 (1)	§ 22 (1)	<p>Vorschlag: Ergänzung: Ergeht innerhalb der festgesetzten Frist kein anderslautender Bescheid an den Antragsteller, so gilt die Anzeige als bestätigt.</p> <p>Begründung: Bisher wird lediglich die Frist zur Rückmeldung durch die Genehmigungsbehörde geregelt und die Auswirkung, wenn die Behörde innerhalb der Frist antwortet. Eine Regelung für ein Überschreiten der Frist gibt es nicht. In der Praxis gibt es solange keine Klarstellung zum Sachverhalt bis die Behörde antwortet. Das kann auch nach 2 oder mehr Monaten noch stattfinden.</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

61.	Maßnahmen gegenüber dem Hersteller	Art. 2 Nr. 13 § 25 (1)	§25a (1)	<p>In diesem Paragraph fehlt die Vorgabe zur Nennung der Begründung eines Widerrufs</p> <p>Vorschlag: Aufnahme der verpflichtenden Lieferung einer Begründung (z.B. Unfall, technische Erkenntnis, etc.) im Falle eines Widerrufs</p> <p>Begründung: Ohne diese Begründung für den Widerruf kann von den Herstellern in der Regel nicht wie gefordert geprüft werden, ob eventuell ähnliche Interoperabilitätskomponenten ebenfalls die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen.</p>
62.	Frage	Art. 2 Nr. 13 § 25a (3)	§25a (3)	<p>Bescheinigung eines Prüfsachverständigen wird gefordert. Dies ist nur für TRK zulässig, da es keine nicht notifizierte technischen Regeln für TRB gibt und somit der Prüfsachverständige keine Handhabe hat.</p> <p>Hier muss genauer unterschieden werden (weiterhin gibt es Verweise auf §16 und §19 welche ebenfalls nur für TRK gültig sind).</p>
63. ff	„Agentur“ fehlt	Art. 2 Nr. 13 § 25a (3) Art. 2 Nr. (1)	§25a (3) §36 (1)	<p>Info an Agentur fehlt? Bei §25 (2) wurde „Agentur“ ergänzt.</p>
64.	GluV für fahrzeugseitige sicherungstechnische Systeme	Art. 2 Nr. 15 a-b	§ 27 (1-3)	<p>Vorschlag: (1) „ Sicherungstechnische und elektrotechnische Systeme sowie Bestandteile dieser Systeme können vom Eisenbahn-Bundesamt eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erhalten, wenn sie in</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dem Teilsystem Energie, 2. dem Teilsystem fahrzeugseitige oder streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, oder 3. der übrigen Eisenbahninfrastruktur <p>[...]</p> <p>3) „ Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 bis 3 in Verbindung mit einer Prüfbescheinigung eines Prüfsachverständigen, in der die Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt wird, entsprechend erfüllt sind. Als Grundlage für die EG-Prüferklärung nach § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 darf im Fall des Satzes 1 eine EG-Zwischenprüfbescheinigung zu Grunde gelegt werden. Der Prüfbescheinigung des Prüfsachverständigen steht eine Prüferklärung der Eisenbahn oder eine Erklärung der Typfreigabe</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>der Eisenbahn gleich. Ist der Genehmigungsgegenstand eine Interoperabilitätskomponente, darf an Stelle der EG-Prüfbescheinigung als Grundlage für die EG-Prüferklärung nach § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung als Grundlage für die stattdessen vorzulegende EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung verwendet werden. Existieren für den Genehmigungsgegenstand keine anwendbaren technischen Vorschriften, bedarf es keiner Prüfbescheinigung eines Prüfsachverständigen. § 16 Absatz 3 und § 19 Absatz 1 gelten entsprechend.</p> <p>Begründung: Für Interoperabilitätskomponenten wird nach der erfolgreichen Konformitätsbewertung durch eine Benannte Stelle aufbauend auf den Zertifikaten und dem Dossier eine EG-Konformitätserklärung ausgestellt. Die ZZS-Teilsystemprüfung oder die Prüfung eines Teiles davon im fahrzeugseitigen Bereich erfolgt nicht zwangsläufig durch den Hersteller der Komponente und kann nicht Voraussetzung für eine GluV sein. Da für ZZS-Fahrzeuggeräte über die NNTR hinaus keine technischen Vorschriften anwendbar sind, kann kein Prüfsachverständiger in das GluV Verfahren involviert sein.</p>
65.	GluV für streckenseitige sicherungstechnische Systeme	Art. 2 Nr. 15 b)	§ 27 (3)	<p>Vorschlag: §27 (3) – nach dem Satz: <i>Der Prüfbescheinigung des Prüfsachverständigen steht eine Prüferklärung der Eisenbahn oder eine Erklärung der Typfreigabe der Eisenbahn gleich.</i> bitte den Satz aufnehmen: Die Grundlage für die Erstellung der Prüfbescheinigungen/Prüferklärung ist ein davor liegender Prozess der Zulassungsbewertung.</p> <p>Begründung: Im Rahmen der Erstellung der EIGV wurde der bisher im STE Sektor genutzte Begriff der ‚Typzulassung‘ durch den Begriff der ‚Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden‘ ersetzt. Im Prozess für die Erstellung und Bewertung von Dokumenten, die Basis für eine Prüfbescheinigung / Prüferklärung ist, wird häufig – wie zu Zeiten der Typzulassung - der Begriff der ‚Zulassungsbewertung‘ verwendet. Die Änderung soll die Verbindung der Begriffe ‚Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden‘ und ‚Zulassungsbewertung‘ schaffen.</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

66.	Erteilung einer GluV wenn Voraussetzungen erfüllt sind mit Rückbezug auf §§ 16 bzw. 17	Art. 2 Nr. 15b	§27 (3)	<p>Bitte ergänzen: Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 bis 3 bzw. § 17 in Verbindung mit einer Prüfbescheinigung eines Prüfsachverständigen, in der die Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt wird, erfüllt sind.</p> <p>Begründung: Auf für Infrastrukturen ohne geltende TSI'en muss eine GluV bei Vorliegen der Voraussetzungen erteilt werden.</p>
67. ff	Bestätigung durch PSV im GluV Verfahren bezüglich Anwendung Regelwerke	Art. 2 Nr. 15 b (4)	§ 27 (4)	<p>Bitte um Anpassung und Ergänzung um einen weiteren Satz: Die Erklärung nach Satz 1 ist von einem Prüfsachverständigen bzw. einer bestimmten Stelle zu bewerten und in dessen/deren Prüfbescheinigung aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Der PSV ist insbesondere für die Genehmigung von fahrzeugseitigen ZZS-Fahrzeugeinrichtungen nicht einschlägig.</p>
68. ff	Prüfsachverständiger	Art. 2 Nr. 15 b (4)	§27 (4) Wenn für das zu genehmigende System 1. bereits eine Zulassung oder Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden vorhanden ist ...	<p>Vorschlag: §27 (4) Ziffer 2. inhaltlich in der bisherigen Form belassen (nur redaktionelle Anlage 7 in Anlage 6)</p> <p>Begründung: Die aktuelle EIGV erlaubt ausdrücklich die Anwendung älterer Regelwerksstände. Dies ist eine der wichtigsten Errungenschaften der EIGV für den Sektor. Bei der hier vorgeschlagenen Regelung würde gegenüber der jetzigen EIGV ("begründete Zweifel") eine Beweislastumkehr vorgenommen, die im Prozess keinen Nutzen bringt und Zusatzaufwand verursacht. Die Prüfsachverständigen werden hiermit mit formalen Routinearbeiten belastet. Sollte es sicherheitliche Erkenntnisse oder begründete Zweifel an den Regelwerken geben, treten diese unabhängig von einer anstehenden Änderung des zu genehmigenden Systems zutage und werden von Hersteller, Betreiber und Regelwerksinstanz unmittelbar behandelt.</p>
69.	Befristung der Genehmigungen auf 7 Jahre		§27 (5) Die Genehmigung gilt längstens	<p>Vorschlag: §27 (5) streichen</p> <p>Begründung: Treten im Betrieb eines Systems sicherheitliche Erkenntnisse auf, werden die von Hersteller,</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

			sieben Jahre für den Neueinsatz des Systems oder von dessen Bestandteilen. ...	Betreiber und Aufsichtsbehörde unmittelbar behandelt. Eine rein routinemäßige Neubeantragung der Genehmigung alle sieben Jahre bringt keinen sicherheitlichen Nutzen, verursacht erheblichen prozessualen Zusatzaufwand und bindet dringend für die Herausforderungen im Sektor (Rollout ETCS und DSTW) benötigte Kapazitäten, ohne dass dem wirtschaftlichen Verlust ein adäquater sicherheitlicher Mehrwert entgegensteht.
70.	GluV für fahrzeugseitige sicherungstechnische Systeme		§ 27 (6)	<p>Vorschlag: (6) Ist für sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder für Bestandteile dieser Systeme eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erteilt worden, wird die Erfüllung der damit abgedeckten Anforderungen bei der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bzw. der Genehmigung für das Inverkehrbringen nach § 11 nicht nochmals überprüft.</p> <p>Begründung: Vgl. Anmerkung zu laufender Nr. 7. Die im Rahmen der GluV erfolgende Prüfung für fahrzeugseitige Systeme/Komponenten muss sich – wie auch bei streckenseitigen Systemen – im Rahmen der Genehmigungsprüfung für das Gesamtsystem Berücksichtigung finden.</p>
71.	GluV für fahrzeugseitige sicherungstechnische Systeme	Art. 2 Nr. 15c	§ 27 (7)	<p>Vorschlag: „(7) Die §§ 13 und 14 gelten entsprechend. Insofern es sich beim Genehmigungsgegenstand um eine Interoperabilitätskomponente handelt, finden abweichend davon die §§ 25 und 25a Anwendung.“</p> <p>Begründung: In den §§ 25, 25a EIGV gibt es Sonderregelungen für Interoperabilitätskomponenten, die Vorrang vor dem §§ 13, 14 haben sollten.</p>
72.	Marktaufsicht	Art. 2 Nr. 16 Nicht direkt vorhanden, da keine Änderung vorgenommen	§ 28 (1)	<p>In diesem Paragraph fehlt die Vorgabe zur Nennung der Begründung eines Widerrufs</p> <p>Vorschlag: Aufnahme der verpflichtenden Lieferung einer Begründung (z.B. Unfall, technische Erkenntnis, etc.) im Falle eines Widerrufs.</p> <p>Begründung:</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				Ohne diese Begründung für den Widerruf kann von den Herstellern/Nutzern in der Regel nicht wie gefordert geprüft werden, ob eventuell ähnliche Gegenstände ebenfalls die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen.
73.	Pflichten EIU	Art. 2 Nr. 17c	§29 (3)	<p>EVU soll RINF und ERATV prüfen -> mehr als 6 Monate nicht möglich DB Netz meldet bis 31.12.2020 an EBA; EBA füllt RINF ab 01.01.2021.</p> <p>Das EIU muss bis 31.12.2020 Daten des Infrastrukturregisters an Behörde melden und erst ab 01.01.2021 selbst die öffentliche Datenbank pflegen.</p> <p>Bitte ergänzen: Die Behörde führt bis 31.12.2020 die Änderungen unverzüglich in der Datenbank verantwortlich durch.</p>
74.	Frage	Art. 2 Nr. 18	29a 2.	<p>Frage: Reicht das zur Beschreibung des „Route Compatibility Checks“ aus?</p> <p>Vorschlag: Präzisieren in „ die im RINF für die Area of use definierten Parameter einhält“</p> <p>Begründung: Die ursprüngliche Formulierung lässt Spielraum für jegliche Art von Zusatzprüfungen.</p>
75.	Akkreditierung	Art. 2 Nr. 22 § 35a (2)	§35a (2)	<p>Bitte ändern:</p> <p>Bisherige Formulierung: „(4) Legt der Antragsteller eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierung vor, so gelten die Voraussetzungen, die die Grundlage der Akkreditierung bilden, insoweit als nachgewiesen. Dies gilt nicht für den Nachweis der fachlichen Eignung des eingesetzten Personals gemäß Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG.“</p> <p>Neue Formulierung: „(2) Der Antragsteller kann eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierungsurkunde vorlegen, um die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 Nummer 1, 6, 7 und 8 nachzuweisen. Die fachliche Eignung des eingesetzten Personals nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 und die Eignung der notwendigen Verfahren nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 ist auch bei Vorlage einer Akkreditierung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen.“</p> <p>Begründung: Laut Gesetzesbegründung sei allein das EBA in der Lage, die Eignung zu beurteilen. Viele andere Branchen stützen sich auf die Dakks. Dieses Verfahren sollte ebenfalls zur Anwendung kommen.</p> <p>Der Prozess zur Anerkennung von DeBos durch das EBA funktioniert nicht. Aus der Vielzahl der jahrelang bewährten EBA-anerkannten Gutachter und I-DeBos wurden vom EBA nach 14 Monaten</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				lediglich zwei Stellen anerkannt. Offensichtlich ist der Prozess zu kompliziert, es entsteht ein bedrohliches Kapazitätsproblem bei der Bewertung von Änderungen oder neuen Zulassungen.
76.	ERA TV	Art. 2 Nr. 26 a-b	§40 (1) und (2)	<p>Gemäß EIGV muss der Antragsteller einen ERATV-Eintrag beantragen.</p> <p>Ist das EBA die Genehmigungsbehörde, muss gleichzeitig mit der Erteilung der Typgenehmigung automatisch ein ERATV Antrag generiert werden, da eine Typgenehmigung ohne ERATV Eintrag nicht nutzbar ist. Ein eigener Antrag dafür ist nach europäischen Vorgaben nicht vorgesehen und sollte auch nicht über die EIGV gefordert werden.</p>
77. ff	ERA TV	Art. 2 Nr. 26 b	§40 (2)	<p>Vorschlag: Eindeutige Definition der Stelle, an die der Antrag zu richten ist „Der Inhaber der Genehmigung hat [...] Eintragung des Fahrzeugtyps [...] bei der Genehmigungsstelle zu beantragen.“</p> <p>Begründung: Klarstellung.</p>
78.	ERA TV	Art. 2 Nr. 26 d	§40 (5)	<p>Vorschlag: Vorgehensweise, Verantwortlichkeiten und Durchlaufzeit aus (1) – (4) auch für Versionen für gültig erklären. „Die Absätze (1) – (4) gelten für Versionen des Fahrzeugtyps oder die neue Version einer Fahrzeugtypvariante entsprechend.“</p> <p>Begründung: Klarstellung.</p>
79.	EIGV	Art. 2 Nr. 28	§42 – Übergangsbestimmungen	<p>Vorschlag: Ergänzung durch eine Regelung zur Überführung der bestehenden Serien- und Typzulassung auf eine Fahrzeugtypgenehmigung nach EU/2016/797</p> <p>Begründung: Die Bestimmung nach Absatz (5) hat zur Folge, dass mit Wirkung vom 16.Juni.2020 für noch nicht zugelassene Fahrzeuge eine neue Typgenehmigung zu beantragen ist. Es gelten dabei die Fristen der Durchführungsverordnung EU/2018/545. Für genehmigte Fahrzeugtypen die innerhalb der Regelwerksfestschreibung liegen und auch für nahezu fertig gestellte Fahrzeuge würde ein neuer Antrag zur Fahrzeugtypgenehmigung</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				erforderlich werden. Daraus ergeben sich unnötige Unsicherheiten und zeitliche Verzögerungen. Auch die gültigen Richtlinien und Verordnungen zum 4.EP erlauben ein Verfahren ähnlich der Regelwerksfestschreibung. Eine geordnete Überführung der bestehenden Zulassungen wäre damit ohne weiteres möglich.
80.	EIGV	Art. 2 Nr. 28	§42 Übergangsregelung	<p>Es fehlt eine eindeutige Bestimmung zur Art, Weise, Umfang und Umgang mit der Fortführung von Genehmigungsverfahren die vor <u>16.06.2020</u> eingeleitet, aber nicht abgeschlossen werden konnten.</p> <p>Können die im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens ergangenen Zwischenbescheide, Entscheidungen und sonstige Regelungen, z.B. Ausnahmen von der Anwendung von TSI, nach <u>16.06.2020</u> berücksichtigt werden oder werden auch diese Verwaltungsakte ungültig bzw. erledigt?"</p>
81.	Übergangsvorschriften/ Serienzulassung → conformity to type	Art. 2 Nr. 28 (5)	§42 (5)	<p>Vorschlag: Fahrzeuge, denen aufgrund der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung oder der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung in der Fassung vom 11. August 2018 Serienzulassungen erteilt worden sind, dürfen ab dem 16. Juni 2020 ohne eine Genehmigung für das Inverkehrbringen oder eine Fahrzeugtypgenehmigung nicht mehr in Betrieb genommen werden. Serienzulassungen auf Basis der oben genannten Verordnungen, deren Gültigkeit nicht vor dem 16. Juni 2020 endet, sind durch das Eisenbahn-Bundesamt in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV) einzutragen. Hierzu haben die Inhaber derartiger Serienzulassungen (=eingetragener Bescheidadressat) dem Eisenbahn-Bundesamt bis zum xx.yy.2020 (1 Monat nach Inkrafttreten der VO) die nötigen Angaben zu übermitteln. Im Fall von Fahrzeugtypen, die bereits durch einem anderen EU-Mitgliedsstaat genehmigt wurden und deshalb bereits in ERATV eingetragen worden sind, trägt das EBA die area of use Deutschland ein. Die genannten Eintragungen nimmt das EBA ohne weitere Prüfungen unverzüglich nach Vorliegen der notwendigen Angaben, spätestens jedoch bis zum 01.08.2020 in ERATV vor. Als Halter der Typgenehmigung ist der bisherige Inhaber der Serienzulassung einzutragen.</p> <p>Begründung: Mit seinem ursprünglichen Vorschlag entwertet der Gesetzgeber alle erteilten Serienzulassungen, auf deren Basis die Inhaber weitere, identische Fahrzeuge ohne zusätzlichen Rechtsakt in Verkehr bringen könnten. Um den resultierenden Schaden für die Industrie und die Bahnen in überschaubarem Umfang zu halten soll dafür gesorgt werden, dass als Voraussetzung für die weitere Inbetriebnahme von serienmäßig gefertigten Fahrzeugen keine neue Typengenehmigung bei der ERA erwirkt werden muss. Die Möglichkeit der Umschreibung bestand bereits auch schon in der EIGV, wurde aber</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				restriktiv gehandhabt, so dass davon auszugehen ist, dass die Mehrzahl der erteilten Serienzulassungen bisher keine Eintragung in ERATV nach sich gezogen hat.
82.	Übergangsvorschriften	Art. 2 Nr. 28 (5)	§42 (5)	<p>Die in Deutschland erteilten und zum Teil weiterhin gültigen Serienzulassungen werden mit dem <u>16.06.2020</u> für ungültig erklärt. Es bestehen Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser Regelung.</p> <p>Ungeachtet dessen stellt sich die Frage, ob bei der zu erfolgenden Übertragung der Serienzulassungen in ERA-TV als Fahrzeugtypgenehmigung, es zu weiteren kritischen Auswirkungen für die Fahrzeughersteller, Halter und Betreiber kommen kann bzw. wie damit umgegangen wird.</p> <p>Die Typgenehmigung unterliegt kontinuierlichen Prüfung und Abgleichung mit dem Stand der TSI und NNTRs und wird gemäß Art. 24 (3) der RU RL 2016/797 im Laufe der Zeit verändert.</p> <p>Die aufgrund der Serienzulassungen eingetragenen Typgenehmigungen unterliegen mit der Eintragung einer solchen Überprüfung. Viele deutsche Serienzulassungen beruhen auf einem Normenstand vom Zeitpunkt der Antragstellung auf Serienzulassung, der Regelwerksfestschreibung. Im Ergebnis ist es denkbar, dass die Typgenehmigungen verändert werden müssen bzw. sogar für ungültig erklärt und erneuert werden müssen.</p> <p>Mit der Erklärung der gültigen Serienzulassungen für ungültig bzw. fehlender Berücksichtigung des durch die Serienzulassung festgelegten Normenstands bei nachfolgenden Genehmigungen für das Inverkehrbringen der Fahrzeuge in Deutschland, entsteht eine unklare Rechtslage bezüglich der tatsächlichen Möglichkeit der Erteilung einer Genehmigung zum Inverkehrbringen von weiteren Fahrzeugen einer Serie, vor allem im laufenden Projekten im fortgeschrittenem Stadium bzw. bei Ausübung einer Optionsbestellung, auf der Grundlage einer solchen Typgenehmigung.</p> <p>Die Erklärung der in Deutschland rechtmäßig auf der Grundlage des TEIV/EIGV 2018 erteilten Serienzulassungen kann daher nicht nachvollzogen werden, denn es kann in laufenden Projekten zu unverhältnismäßigen Belastungen führen.</p> <p>Es besteht Bedarf an der Klarstellung der Handhabung der auf der Basis der Serienzulassungen eingetragener Fahrzeugtypgenehmigungen.</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

83.	neu	Neu	Neu	Wir bitten um Aufnahme eines entsprechenden zusätzlichen Kapitels: Die neue EIGV muss die Möglichkeit bieten, für Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb ein vereinfachtes Verfahren (z.B. ähnlich REC 111) für die Zulassung zuzulassen.
84.	Einheitlicher Begriff „Aufrüstung“ statt „Umrüstung“	Art. 2 Nr. 30 b-d (hier werden jedoch nur aktuelle Änderungen aufgezeigt)	Anlage 1 3.1.3 b) 3.1.4 b) 4.1 b)	Hier ist von „umzurüstendem“ die Rede. In der Begriffsdefinition wurde Umrüstung durch Aufrüstung ersetzt, daher sollte auch einheitlich „aufzurüstendem“ benutzt werden.
85.	EIGV	Art. 2 Nr. 32 Art. 2 Nr. 33	Anlage 3	Der Entfall der Regelung zum Teilsystem Fahrzeug (bisher Anlage 4, Abschnitt 5) schafft eine Lücke für bisherige nicht als TSI konform zugelassene Fahrzeuge, insbesondere Gleisbaumaschinen . Diese müssten in Zukunft bei Änderungen auf Basis der TSI bewertet werden. Die für Gleisbaumaschinen harmonisierte EN 14033 ist jedoch dort (Loc&Pas) nicht referenziert.
86.	Genehmigungspflichtige Änderungen ZZS Streckenseite	Art. 2 Nr. 33 4.1.12	Anlage 3, u.a. 4.1.12	Frage: Wie sind „technische Maßnahmen zum Schutz gegen unbefugte Eingriffe“ definiert? Was ist die Bewertungsgrundlage? Wer darf dies bewerten? Vorschlag: Formulierung „technische Maßnahmen zum Schutz gegen unbefugte Eingriffe“ streichen
87.	Kriterien für umfangreiche Aufrüstung	Art. 2 Nr. 33 4.2	Anlage 3 Kapitel 4 (ZZS) hinter 4.2.6	Vorschlag: Ehemalige Formulierung „Von Nummer 4.2 ausgenommen sind Maßnahmen aufgrund von Bauteiltausch oder Softwareanpassung [...]“ beibehalten. Begründung: Entfall nicht sachlich begründet. Bei Entfall droht Zulassungspflicht für entsprechende Austauschszenarien.
88.	Genehmigungspflichtige Aufrüstung	Art. 2 Nr. 33 4.3	Anlage 3 4.3.3	Vorschlag: <i>„4.3 Als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung am Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung der Klasse B und des Zugbeeinflussungssystems ZBS (Berliner S-Bahn) gelten: [...] 4.3.3 die Aktivierung zusätzlicher oder veränderter Sicherungsmodi eines bestehenden</i>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p><i>Zugsicherungssysteme, Änderungen nach Ziffer 4.3.3. sind für ein davon betroffenes Fahrzeug nicht genehmigungspflichtig, wenn</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. die Änderungen vollständig innerhalb des fahrzeugseitigen ZZS-Systems ausgeführt werden,</i> <i>2. die Schnittstellen zum Fahrzeug gleich bleiben und davon nicht betroffen sind</i> <i>3. sich keine Auswirkungen auf das übrige Fahrzeug ergeben und</i> <i>4. dies auf Grundlage einer (Zwischen-)Prüfbescheinigung einer Bestimmten Stelle im Rahmen einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden für das geänderte fahrzeugseitige ZZS-System nach § 27 EIGV bestätigt wird.“</i> <p>Begründung: Die Formulierung „die Aktivierung zusätzlicher oder veränderter Sicherungsmodi eines bestehenden Zugsicherungssysteme“ ist zu unspezifisch. Gemäß Artikel 8 der TSI ZZS (zuletzt geändert durch (EU) 2019/776) stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Funktionen, Leistungen und Schnittstellen der Klasse-B-Systeme ihrer derzeitigen Spezifikation entsprechend beibehalten werden. Bei Änderungen an den „betriebsbewährten“ Klasse-B Systemen, wie PZB und LZB dürfte es sich in der überwiegenden Zahl der Fälle daher „nur“ um Korrekturen von (sicherheitsrelevanten) Fehlern oder der Adressierung von Obsoleszenzthemen handeln. Da es für den Begriff „Sicherungsmodus“ aber keine allgemeingültige Definition gibt, ist eine Bewertung, ob es sich bei ebensolchen Fehlerkorrekturen oder der Behebung von Obsoleszenzthemen nun um die Aktivierung eines veränderten Sicherungsmodus handelt, formal/technisch nur schwer durchzuführen. Im Zweifelsfall wird man also zu einer Genehmigungspflicht kommen müssen. Wenn für die o.g. Arten von Änderungen aufgrund der unspezifischen Bedingung aus Anlage 3, Nr. 4.3.3 EIGV in Verbindung mit dem grundlegenden Konstruktionsmerkmal 4.2.6.1 der Tabelle 7.1. der TSI ZZS (zuletzt geändert durch (EU) 2019/776) und Artikel 15 aber im Zweifelsfall tatsächlich eine neue Genehmigung erforderlich ist, führt dies aufgrund der Vorgaben des vierten Eisenbahnpaketes (Stichworte: neue Genehmigung eines Typen oder einer Variante in Verbindung mit dem Conformity to Type Prozess pro Fahrzeug und den damit verbundenen Bearbeitungsfristen) dazu, dass das Ausrollen der fehler- oder obsoleszenzbereinigten Klasse-B-Einrichtungen für größere Flotten jahrelang dauern kann. Dies kann so nicht gewollt sein.</p>
89.	Genehmigungspflichtige Änderungen	Art. 2 Nr. 33 4.3.4	Anlage 3, 4.3.4	<p>Vorschlag: Streichen.</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

				<p>Begründung: Dieser Punkt beschreibt Änderungen am Fahrzeug, die sich auf die Schnittstelle zum fahrzeugseitigen ZZS-Teilsystem auswirken können („Änderungen an den fahrzeugseitigen Einrichtungen oder deren Schnittstellen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung...“) und nicht Änderungen am fahrzeugseitigen Teilsystem ZZS selbst. Genehmigungspflichtige Änderungen sind über die BDC der TSI Loc&Pas abschließend geregelt.</p>
90.	Nicht IBN pflichtige Vorgänge	Art. 2 Nr. 34	Alt: Anlage 5 Kapitel 1.3 Neu: Anlage 4 Kapitel 1.3	<p>Vorschlag: Passus: „mittels Prüferklärung oder Erklärung der Typfreigabe“ streichen.</p> <p>Begründung: Das Verfahren, das zu einer Freigabe des Betreibers führt, sollte außerhalb der EIGV geregelt werden.</p>
91.	Anlage 6 zur EIGV n.F.	Art. 2 Nr. 36	Anlage 6	<p>Vorschlag: 1. Gegenstand einer Genehmigung nach § 27 können sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder Bestandteile dieser Systeme sein, wenn 1.1 sie erstmalig auf dem Markt bereitgestellt werden, 1.2 sie Änderungen am Regelwerk erzeugen, 1.3 an ihnen neue oder geänderte Technologien eingesetzt werden, 1.4 an ihnen Funktionen geändert werden, 1.5 an ihnen der technische Schutz gegen unbefugte Eingriffe geändert wird, 1.6 sie erstmals bei Errichtung einer neuen Infrastruktur oder bei einer genehmigungspflichtigen Aufrüstung nach Anlage 3 eingesetzt werden oder 1.7 ihre bestehende Genehmigung fortgeschrieben wird und dabei eine Änderung in der Systemstruktur oder bei der Realisierung der sicherheitsrelevanten Funktionen vorgenommen wird.“</p> <p>Begründung: Es wäre inkonsistent, wenn die Änderungen von Funktionen an sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen Gegenstand einer GluV sein könnten, das zeitlich vorgelagerte erstmalige Inverkehrbringen hingegen nicht.</p>
92.	Genehmigungspflichtige Änderungen	Art 2 Nr. 36 a	Anlage 6, 1.4	<p>Frage: Wie ist „technischer Schutz gegen unbefugte Eingriffe“ definiert? Was ist die Bewertungsgrundlage? Wer darf dies bewerten? Welche Art von Änderungen sind gemeint?</p> <p>Vorschlag: Formulierung „technischer Schutz gegen unbefugte Eingriffe“ streichen</p>

Kommentare: Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

93. 4	Fortschreibung bestehender Genehmigungen	Art. 2 Nr. 36 b	Anlage 6 1.6	<p>Vorschlag: Übernahme der bisherigen Formulierung.</p> <p>Begründung: Die Erweiterung der Formulierung auf ,1.6 ihre bestehende Genehmigung fortgeschrieben wird und dabei eine Änderung in der Systemstruktur oder bei der Realisierung der sicherheitsrelevanten Funktionen vorgenommen wird. Bedeutet, dass eine Genehmigung nur bei einer Veränderung fortgeschrieben werden kann. Damit sind sämtliche befristeten Genehmigungen nicht verlängerbar. Wie soll damit beispielweise mit Komponenten umgegangen werden, die eine Genehmigung haben und über den Befristungszeitraum hinaus für Aufrüstungen oder sogar Neubauten eingesetzt werden sollen.</p> <p>Bei der Langlebigkeit der bahntechnischen Komponenten – insbesondere der Relais-technik – führt dieses dazu, dass viele Anlagen nicht mehr aufgerüstet werden können und damit bis zum vollständigen Ersatz durch eine neue Anlage im vorhandenen Zustand verbleiben müssen.</p>
-------	--	-----------------	-----------------	---