

# Fragestellungen zur Umsetzung in den Unternehmen

---

ERA / EBA – Workshop zum 4. Eisenbahnpaket: Sicherheitsbescheinigung  
12.10.2018

Bonn

Dipl.-Volkswirt Götz Walther  
Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb

**Folien zur Verteilung an die Teilnehmer**

# Agenda

---

1. Einleitung / Rückblick

2. Das vierte EU-Eisenbahnpaket – Visionen und Erwartungen

3. Fragestellungen der Unternehmen

# Agenda

---

**1. Einleitung / Rückblick**

2. Das vierte EU-Eisenbahnpaket – Visionen und Erwartungen

3. Fragestellungen der Unternehmen

# VDV – Fach- und Branchenverband seit 1846

– Der VDV in der jetzigen Form besteht seit 1. Januar 1991. Er entstand durch eine Fusion aus BDE, VÖV and VÖV-Ost.

- Vorgängerorganisation u. a.:
  - »Verband der Preußischen Eisenbahnen« (1846)
  - »Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen« (1895)



1846

Gründung des "Verbandes der Preußischen Eisenbahnen"

# Eisenbahnsicherheit in Deutschland

## 13 Jahre SIBE 2005 – 2018

---

### **„vor SIBE“-Zeit („Netzöffnung“ ab 01.01.1994):**

- Gesetzliche Sicherheitspflichten (seit 1994: § 4 AEG)
- Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV – seit 2000

### **SIBE-Pflicht ab 2005 / Umsetzung RL 2004/49/EG ab 2007:**

- lange „Lernphase“ bei EVU und EBA
- zu Beginn bedurften viele offene Fragen einer generellen Klärung
  - z. B. Einsatz fremder Fahrzeuge

# 13 Jahre SIBE 2005 – 2018

## Erfahrungen

---

- nach wie vor hoher Aufwand und hohe Anstrengungen bei Unternehmen
- hohe Gebühren (EBA)
- nicht immer einfache Zusammenarbeit mit EBA, insbesondere:
  - Darf/kann/muss EBA auch Hinweise oder „Beratung“ an EVU geben ?
  - Verfahrensabläufe und Inhalte sind nach Eindruck der EVU oft von Person der Bearbeiter abhängig.
- z. T. (sehr) lange Verfahrensdauer
- nicht kalkulierbar (Zeit, Kosten, Inhalte)

**Fragen: Wird es nun anders? besser? einfacher? komplizierter? teurer?**

# Zahlen: Eisenbahnmarkt in Deutschland

---

- EVU mit SIBE 227
- EVU nō mit SIBE 37
- (Stand: 14.08.2018, Quelle: [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de),  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen\\_node.html;jsessionid=BC6373FE750F6FB15283FCBDF87D909E.live11293](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen_node.html;jsessionid=BC6373FE750F6FB15283FCBDF87D909E.live11293))
- Sehr hoher Anteil kleinerer und mittlerer EVU!
- Durch die Umsetzung des 4. EP in nationales Recht wird die Zahl der SIBE-pflichtigen EVU noch steigen.

# Agenda

---

1. Einleitung / Rückblick

**2. Das vierte EU-Eisenbahnpaket – Visionen und Erwartungen**

3. Fragestellungen der Unternehmen



## 4. EP – Visionen und Erwartungen:

### EFFIZIENZ – TRANSPARENZ - EFFEKTIVITÄT

#### Erwägungsgrund 22 zu RL (EU) 2016/798 - Sicherheitsrichtlinie

*„Um die Verfahren für die Erteilung von einheitlichen [SIBE] (...) effizienter und kohärenter zu gestalten, muss der Agentur eine zentrale Rolle bei der Erteilung dieser Bescheinigungen zugewiesen werden. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, zu wählen, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur, durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle, einreicht. (...) Diese neue Regelung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Unions-Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen.“*

## 4. EP – Visionen und Erwartungen: SICHERHEIT

### Erwägungsgrund 27 zu RL (EU) 2016/798 - Sicherheitsrichtlinie

---

*„Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau und höheren Kosten im Eisenbahnsektor der Union führen. Daher sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen tragen, insbesondere durch die Übernahme der entsprechenden vertraglichen und außervertraglichen Haftung. (...)“*

## 4. EP – Erwartungen der Unternehmen: **BEZAHLBARKEIT**

### Erwägungsgrund (26) RL (EU) 2016/798

---

*„(...) sollte die Agentur [ERA] berechtigt sein, von Antragstellern Entgelte für die Ausstellung der Bescheinigungen (...) zu erheben. (...) Die Höhe (...) sollte so angesetzt werden, dass die vollen Kosten der erbrachten Leistungen gedeckt werden, (...) Diese Gebühren und Entgelte sollten auf transparente, gerechte und einheitliche Weise in Kooperation mit den Mitgliedstaaten festgesetzt werden und sollten nicht die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors gefährden. [Es] (...) sollte der Zahlungsfähigkeit der Unternehmen gebührend Rechnung getragen werden, und sie sollten nicht zu einer unnötigen finanziellen Belastung für die Unternehmen führen. Sie sollten gegebenenfalls den besonderen Bedürfnissen kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen.“*

## 4. EP – Erwartungen der Unternehmen: **KOMPETENZ**

### Eisenbahnsicherheit als gemeinsames Ziel

---

- **Erwägungsgrund (20) RL (EU) 2016/798:** „Alle Eisenbahnunternehmen sollten denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen, um ein hohes Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr und gleiche Bedingungen zu gewährleisten. Ein Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, (...). Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften für das jeweilige Tätigkeitsgebiet einzuhalten. (...)“
- **Erwägungsgrund (13) DfVO (EU) 2018/761:** „Um sicherzustellen, dass die nationalen Sicherheitsbehörden die Aufsicht wirksam durchführen, und um ihr gegenseitiges Vertrauen zu stärken, sollten die Behörden dafür Sorge tragen, dass das an der Beaufsichtigung beteiligte Personal über die notwendigen Kompetenzen verfügt. Diese Kompetenzen gilt es festzulegen.“

# Agenda

---

1. Einleitung / Rückblick

2. Das vierte EU-Eisenbahnpaket – Visionen und Erwartungen

**3. Fragestellungen der Unternehmen**

**Hinweis:**

Die im folgenden abgedruckten Fragen werden/wurden ggf. in den anderen Vorträgen bereits beantwortet. Aus Gründen der Information sind dennoch alle Fragestellungen hier aufgenommen worden.

# Fragestellungen der Unternehmen

## Grundsatzfragen zur SIBE im Rechtsrahmen 4. EP

---

- Anwendung der "ISO High-Level-Struktur" ?
- Rolle und Bedeutung „*Notifizierter nationaler Sicherheitsvorschriften*“ (NNTR / NNSR) ?
- Gültigkeitsbereich SIBE: „das deutsche Eisenbahnnetz“ ?
- Kompatibilitätsprüfung Fahrzeug/Strecke: „*Route Compatibility Check*“ gemäß Richtlinie (EU) 2016/797, Art. 23 ?
- Kriterien gelten, damit während der Laufzeit einer SIBE eine Änderungszertifizierung erfolgen muss?

# Fragestellungen der Unternehmen

## Verfahren zur Beantragung und Erteilung der SIBE (4. EP)

---

- Entscheidungskriterien für Antragstellung bei ERA oder EBA?
- Überwachung: Zukünftig Unterschiede je nach ausstellender Behörde?
- Kostenvergleich Antragstellung SIBE bei ERA/EBA?
- Verfahrensablauf: Termine vor Ort (EVU) / in Bonn / in Valenciennes?
- Bearbeitung bei ERA und EBA: Gibt es zukünftig während eines laufenden Verfahrens einen festen Bearbeiter/Ansprechpartner bei ERA / EBA?
- Re-Zertifizierung nach 5 Jahren: Erwartung, dass eine Re-Zertifizierung nach 5 Jahren zukünftig reibungsloser erfolgen wird.

# Fragestellungen der Unternehmen

## Verfahrenssprache im Antragsverfahren

---

- Anträge zur SIBE bei der ERA auf Deutsch?
  - offensichtlich „Ja“, vgl. Art. 5 DfVO (EU) 2018/763
- Sprache der gesamten Verfahrensabwicklung bei der ERA: Deutsch?
- Wer trägt das Kosten- und Inhaltsrisiko, wenn die ERA dann intern Übersetzungen anfertigen muss?
- Wann werden die Leitfäden der ERA in Deutsch zur Verfügung stehen?



# Fragestellungen der Unternehmen

## Übergangsregelungen?

---

- Wären die direkt geltenden Regelungen des 4. EP auch dann schon ab 6/2019 anzuwenden, falls Deutschland die Verlängerungsoption für die Umsetzung in nationales Recht zieht?
- Fiktionswirkung des § 7a Abs. 7 Satz 2 AEG bei rechtzeitiger Antragstellung. Ersatz durch neue Regelung?
- Übergangsregelungen zum Stichtag?
- Zukunft des EBL-Modells? Die Eisenbahnbetriebsleiter sind eine tragende Säule der Eisenbahnsicherheit und des Wissens über das System Eisenbahn in Deutschland.

# Fragestellungen der Unternehmen

## Lernphasen zu neuen Elementen

---

- Die drei neuen Themengebiete der CSM Verordnungen
  - "Human Factors"
  - "Safety Culture"
  - "Route Compatibility Check"
- sind im Prinzip seit langem Bestandteil des Eisenbahnbetriebs in Deutschland.
- Die Umstellung auf die neuen Systeme und der nach den EU-Vorgaben geforderten neuen und zusätzlichen Dokumentationsaufgaben macht eine längere Lernphase für EVU, EIU und Behörden erforderlich.
- Frage Abgrenzung „Human Factors“ (Zuständigkeit EBA) zu „Arbeitsschutz“ (Zuständigkeit nicht immer EBA).

# Fragestellungen der Unternehmen

## „kleiner Grenzverkehr“ – neue Rechtsgrundlage

---

- Artikel 10 Abs. 8 Satz 3 der RL (EU) 2016/798: *„Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig für Eisenbahnunternehmen, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer länderübergreifenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.“*

# Fragestellungen der Unternehmen „kleiner Grenzverkehr“ – Themen

---

- Auslegung „mit ähnlichen Netzmerkmalen“ und „ähnlichen Betriebsvorschriften“ ?
- Vorschlag VDV:
  - alle Bf in D, die traditionell Grenzbahnhof sind und vom Ausland her angefahren werden, sowie Durchgangsstreckenabschnitte in D fallen in diese Kategorie.
  - D sollte sich dafür einsetzen, dass alle Grenzbahnhöfe im Ausland, die traditionell Grenzbahnhof sind und von Deutschland her angefahren werden, sowie Durchgangsstreckenabschnitte im Ausland in diese Kategorie fallen.
- Anhörung „in einer länderübergreifenden Vereinbarung“
- Vorschlag VDV: Alle bestehenden bilateralen Grenzverträge als solche Vereinbarung ansehen, z. B. bestehende Verträge zu CH, PL usw.



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

- Götz Walther  
Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb
- VDV Hauptstadtbüro  
Leipziger Platz 8  
10117 Berlin
- Tel. 030 399932-13
- PC-Fax 0221 57979-8213
- mobil: 0163 5797979
- [walther@vdv.de](mailto:walther@vdv.de)
- [www.vdv.de](http://www.vdv.de)



Foto: Götz Walther