

Europaweite sichere Zugzulassungen umsetzen

Die Zulassungsprozesse im Eisenbahnsektor müssen europäisch harmonisiert, entbürokratisiert und kostengünstiger werden. Die Beseitigung verbleibender administrativer und rechtlicher Barrieren bei der Interoperabilität transeuropäischer Netze, wie im Weißbuch Verkehr gefordert, konnte keine der vorhergehenden EU-Richtlinien erreichen.

Die Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur vor allem hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der Zulassungen von Bahntechnik in der Techniksäule des von der EU-Kommission vorgeschlagenen Vierten Eisenbahnpakets ist ein richtiger Schritt. Im Sinne des reibungslosen Funktionierens eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, der Gewährleistung eines hohen Maßes an Sicherheit und gleichzeitiger Verbesserung der Wettbewerbsposition des Eisenbahnsektors muss aber auch zukünftig am Grundsatz der Trennung von Funktionen und Verantwortungen in den Verwaltungsprozessen des Bahnsektors festgehalten werden.

Auf dieser Basis schlägt der VdTÜV e.V. im Kern folgende Verbesserungen vor:

1. Die Anforderungen an die benannten Konformitätsbewertungsstellen müssen europaweit einheitlich geregelt werden, um einerseits ein einheitliches und zugleich hohes Sicherheits- und Qualitätsniveau zu erzielen, und andererseits einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Die Benennung und Überwachung der Benannten Konformitätsbewertungsstellen nach klaren und strengen Kriterien entweder aus einer Kombination ISO/EN 17020 einschließlich EA-Guide 2-17 oder aus ISO/EN 17065 einschließlich EA-Guide 2-17 soll europaweit entsprechend des New Legislative Framework durch die Mitgliedstaaten selbst und somit unabhängig von der Eisenbahnagentur erfolgen.¹
2. Die Kommission sorgt dafür, dass eine angemessene Koordinierung und Zusammenarbeit der Benannten Konformitätsbewertungsstellen des Eisenbahnsektors in der entsprechenden Koordinierungsgruppe stattfindet. Die Leitung des technischen Sekretariats übernehmen die Benannten Stellen selbst.
3. Die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung ist ein international anerkanntes Verfahren der Qualitätssicherung auf Basis einschlägiger Rechtsakte und Standards. Alle mit der Konformitätsbewertung beauftragten Stellen müssen eine vergleichbare, einheitliche Kompetenz entsprechend des New Legislative Framework gegenüber der EU-Kommission und Mitgliedstaaten nachweisen. Unter Anwendung eines risikobasierten Ansatzes sollte die Konformitätsbewertung sicherheitsrelevanter Komponenten gemäß Artikel 28 des EU-Richtlinienvorschlags für Interoperabilität des Eisenbahnsystems den Benannten Konformitätsbewertungsstellen vorbehalten sein.

¹ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung

4. Die Verfolgung und Ausarbeitung von Eisenbahnsicherheits- und Interoperabilitätszielen erfordert umfangreiche technische Arbeiten durch Experten des Eisenbahnsektors. Daher sollte das Koordinierungsgremium der Benannten Konformitätsbewertungsstellen des Eisenbahnsektors in den entsprechenden Arbeitsgruppen der Agentur vertreten sein.
5. Die Agentur sollte eine oder mehrere von ihr organisatorisch und funktional unabhängige Beschwerdekammern einrichten. Durch eine klare Trennung zwischen exekutiven Aufgaben der Agentur und judikativen Aufgaben der Beschwerdekammern wird zum einem dem Grundsatz der Gewaltenteilung Rechnung getragen, zum anderen werden hierdurch Interessenskonflikte in den Beschwerdekammern à priori vermieden.
6. Alle bestehenden nationalen technischen Regeln sind der Agentur gegenüber zu notifizieren. Eventuelle neue nationale Regeln unterliegen einem Prüfungsvorbehalt der Agentur, um einzelstaatliche, bürokratische und protektionistische Regulierungen zu vermeiden. Dieser Mechanismus erhöht die Transparenz für Eisenbahnunternehmen und Hersteller, weil alle anzuwendenden nationalen Vorschriften bei der Agentur zentral abgerufen werden. Qualität und Akzeptanz technischer Vorschriften sind entscheidend für eine europäische Harmonisierung. Die Möglichkeit der EU-Kommission, Änderungen bei technischen Anforderungen (TSI, CST und CSM) mittels delegierter Rechtsakte zu erlassen, sollte durch die Kenntnisse und Erfahrungen der Eisenbahnbehörden der Mitgliedstaaten und die Expertise der benannten Konformitätsbewertungsstellen angemessen ergänzt werden.