

Positionspapier

Deutschland bei der Akkreditierung und Zulassung von Bahntechnik europafest machen

Die wesentliche Voraussetzung für einen funktionstüchtigen, gemeinsamen europäischen Eisenbahn-Binnenmarkt besteht im nahtlosen Zusammenwachsen der europäischen Anforderungen, in der Verringerung von nationalen Besonderheiten und im vereinheitlichten, transparenten, europäischen Zulassungsprozess.

Mit der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG in nationales Recht sind auch in Deutschland signifikante strukturelle Veränderungen in den Verfahren der materiellen bzw. inhaltlichen Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen von Bahntechnik nötig. Das Eisenbahn-Bundesamt wird somit gemäß EU-Recht in zentralen Funktionen entlastet. **Die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung vorliegen, soll zukünftig vollständig durch externe, kompetente Stellen erfolgen.** Dazu zählen Benannte Stellen (NoBos) im Rahmen der EG-Prüfung, Benannte Beauftragte Stellen (DeBos) zur Prüfung notifizierter nationaler technischer Regeln (NNTR) und CSM-Bewertungsstellen (AssBos).

Einmal geprüft, überall akzeptiert – Anerkennung auf Basis einer Akkreditierung

Deutschland ist nunmehr gefordert EU-weit eingeführte Verfahren zur Feststellung der Kompetenzen dieser Stellen in Deutschland einzuführen. Die Effizienz und zeitnahe Umsetzung ihrer Tätigkeiten als unabhängige Konformitätsbewertungsstelle darf nicht durch mehrfache Kompetenzprüfungen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten behindert werden. Alle EU-Nachbarstaaten Deutschlands haben nach Inkrafttreten der Interoperabilitätsrichtlinie den Weg der Akkreditierung durch die jeweilige nationale Akkreditierungsstelle zur Kompetenzfeststellung ihrer Bewertungsstellen gewählt. Mit der Akkreditierung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, als Grundlage für die Benennung durch die Nationale Sicherheitsbehörde, kann der Nachweis der fachlichen Kompetenz der Konformitätsbewertungsstellen EU-weit einheitlich erfolgen, wodurch Doppelprüfungen vermieden werden.¹

Eine Akkreditierung nach europäischem Recht leistet einen entscheidenden Beitrag zu deren internationaler Vergleichbarkeit, der Anerkennung von Konformitätsbewertungen sowie zur Stärkung der Qua-

¹ Eine Akkreditierung als hinreichende Voraussetzung zur Benennung wird durch den Leitfadens EA-2/17 der „European cooperation for Accreditation“ (EA - Dachorganisation aller europäischen Akkreditierungsstellen) unterstrichen. Die Anforderungen an eine Konformitätsbewertungsstelle für bestimmte Produktbereiche und Tätigkeiten ergeben sich aus nationalen und internationalen Normen (u.a. DIN EN ISO/IEC 17000er Reihe), der EU-Gesetzgebung (765/2008/EG und 768/2008/EG) und speziellen EU-gesetzlichen Anforderungen.

litätsinfrastruktur, Sicherheit und Beschleunigung des Zulassungsprozesses. Ein EU-weit einheitlicher Kompetenznachweis erleichtert den Herstellerunternehmen, eine passende Bewertungsstelle für die Prüfung ihrer Schienenfahrzeuge oder Infrastrukturkomponenten zu finden. Der Marktzugang bzw. die Nutzung der Züge durch die Verkehrsunternehmen in den EU-Mitgliedstaaten kann somit deutlich beschleunigt werden. Zudem erleichtern europäisch harmonisierte Akkreditierungsverfahren nach internationalen Normen den Herstellerunternehmen den Export ihrer eisenbahnspezifischen Güter auch außerhalb der EU.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat daher bereits seit 2010 das Verfahren zur Anerkennung von Prüflaboratorien (auch Prüfstellen) für „eisenbahntypische Prüfungen“ an Eisenbahnfahrzeugen oder deren Bauteilen an die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) übertragen. Beim Vorliegen einer Akkreditierung einer Prüfstelle gemäß der internationalen Norm DIN EN ISO/IEC 17025 werden die DAkkS-Ergebnisberichte vom EBA anerkannt.

Im Rahmen dieser bisherigen bewährten Praxis schlägt der VdTÜV e.V. folgende zwei Umsetzungsstufen für Deutschland vor:

In der ersten Umsetzungsstufe wird das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) den europäischen Vorgaben angepasst. Das EBA und die DAkkS schaffen mit einer **Verwaltungsvereinbarung** in Anlehnung an die Zusammenarbeit zwischen der Akkreditierungsstelle und Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) bzw. der Zentralstelle der Länder für Gesundheitsschutz (ZLG) die Basis für ein gemeinschaftliches und effektives Vorgehen beim Akkreditierungsverfahren in Deutschland. Für die Akkreditierungsverfahren stellt die DAkkS die Systemgutachter, die Fachbegutachter kommen in erster Linie vom EBA. Damit wird ein einheitliches Niveau bei der Kompetenzfeststellung sowohl der Prüforganisationen (DeBo) als auch bei den Prüfsachverständigen (PSV) erreicht.

Die Ergebnisse der System- und Fachbegutachter dienen der Akkreditierung, welche die hinreichende Grundlage einer späteren Benennung durch das EBA gegenüber der Europäischen Kommission ist.

Der Aufbau eines permanenten **Sektorkomitees Eisenbahntechnik**, unter maßgeblicher Beteiligung des EBAs, zur Erarbeitung der Akkreditierungsregeln bei der DAkkS, muss schnellstmöglich umgesetzt werden.

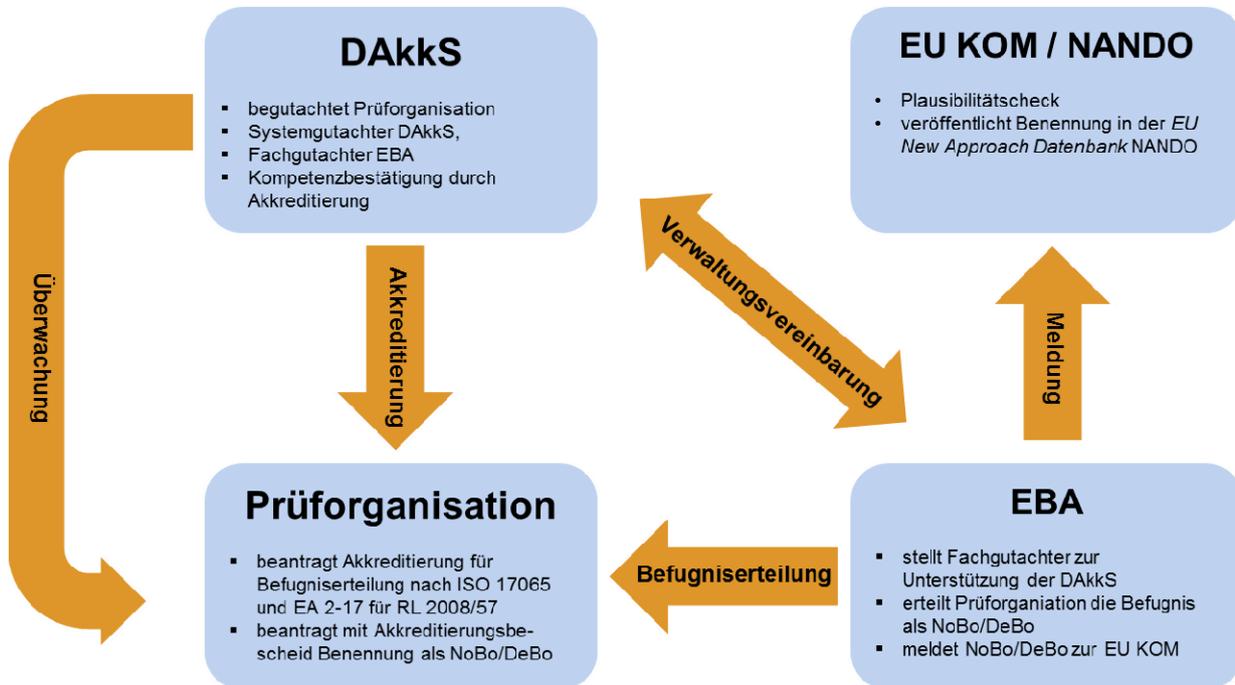


Abbildung 1: Zusammenarbeit von DAkKS mit EBA bei Akkreditierungs- und Notifizierungsverfahren

Diese zukünftige Zusammenarbeit von DAkKS und EBA leistet einen wichtigen Beitrag für die Sicherheit und Effizienz im Zulassungsverfahren und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bahnindustrie.

In einer **zweiten Umsetzungsstufe** der europäischen Vorgaben, d.h. im Rahmen des **Verordnungsverfahrens** können dann weitere Details, insbesondere für Infrastruktursysteme (Energie, Leit- und Sicherheitstechnik sowie Bahnanlagen) festgelegt werden. Infrastruktursysteme, die nicht unter den Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie fallen und nach wie vor rein national geregelt sind (NTRs), können unter bestimmten Voraussetzungen von einzelnen Prüfsachverständigen (PSV) oder Prüforganisationen bearbeitet werden. Derzeit orientiert sich die Anerkennung von Prüfsachverständigen für bestimmte Teilgebiete sehr stark an bestimmten technischen Bauformen und Baugruppen, d.h. in gewisser Weise an bestehender Technik. In Zukunft könnte sich die Kompetenzfeststellung an der Komplexität und der sicherheitstechnischen Einstufung des Projekts orientieren. Prüfsachverständige könnten beispielsweise bestehende Bauformen eines Bahnübergangs bekannter Bauart prüfen (mittlere Komplexität, kleines Projekt), wohingegen ein neues elektronisches Stellwerk (hohe Komplexität, großes Projekt) sinnvollerweise von einer Prüforganisation geprüft wird, die innerhalb ihrer Organisation über die notwendigen vielschichtigen Experten (Hardware, Software, Datensicherheit, Anwendungslogik, etc.) und über das nötige Qualitätssicherungssystem (Reviews, ETC) verfügt, um eine umfassende Bewertung durchführen zu können.

TÜV und Bahntechnik

Die TÜV-Gesellschaften als kompetente Stellen, mit ihren weltweit rund 1.000 Mitarbeitern in der Bahntechnik, übernehmen in den Bereichen Bewertung, Zertifizierung, Testverfahren, Technikbetreuung und Weiterbildung Komplettdienstleistungen für ihre Kunden in nahezu allen EU-Mitgliedsstaaten. Allein im Jahr 2013 haben die TÜV-Gesellschaften in der Europäischen Union annähernd 300 Konformitätsbewertungen nach der europäisch harmonisierten Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG durchgeführt. Die TÜV zählen damit in Europa zu den größten Konformitätsbewertern für Eisenbahntechnik.