



Europäische Gesetzgebung zur Öffnung des Eisenbahnmarktes

Bahn-Behörde ERA – ein Bürokratie-Monster?

Die von der Europäischen Kommission angetriebene „Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“ steht vor dem Endspurt. Bis Mitte 2019 soll das 4. Eisenbahnpaket umgesetzt sein. Im Mittelpunkt seiner technischen Vorschriften steht der Ausbau der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) zur zentralen Aufsichtsbehörde. Hersteller und Betreiber des Bahnsektors werden künftig mit veränderten Rollen und Verantwortlichkeiten konfrontiert. Da etliche der neuen Prozesse noch nicht abschließend ausgestaltet sind, ist in der Startphase mit Reibungsverlusten zu rechnen.

Drei Vorschläge der Kommission für die sogenannte „Technische Säule“ des 4. Eisenbahnpakets wurden im Mai 2016 vom Europäischen Parlament verabschiedet. Beschlossen wurde dabei eine dreijährige Einführungszeit, sodass die Vorschriften – zwei Richtlinien und eine Verordnung – zur Interoperabilität und zur Eisenbahnsicherheit ab Juni 2019 zwingend umzusetzen sind. Damit geht der 1991 begonnene, mühsame und nicht unumstrittene Prozess der Markt-Liberalisierung des Eisenbahnsektors seinem Ende entgegen. Beginnend mit der Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahn sind über insgesamt vier Eisenbahnpakete

bedeutsame Veränderungen für den europäischen Schienenverkehr hinsichtlich der Marktöffnung und der komplexen Problematik des grenzüberschreitenden Bahnbetriebs angestoßen worden. Erinnerung sei nur an die letztlich nicht abgeschlossenen Diskussionen um die Trennung von Netz und Betrieb bei den integrierten Staatsbahnen, weiterhin an die Marktöffnung für den Schienengüter- und den Personenverkehr, an die Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) oder an den Europäischen Lokführerschein. Mit der Verordnung 881/2004 wurde schon frühzeitig die ERA mit Sitz im nordfranzösischen Valenciennes ins



Christiane Brunn

ist seit 2018 als Geschäftsführerin der Schlummer Management Consulting für Marketing, Vertrieb und Projekte verantwortlich. Als Diplom-Kauffrau verfügt sie über 17 Jahre Erfahrung im Eisenbahnsektor. Unter anderem war sie Projektleiterin und Business-Analystin für die Konzernstrategie der DB AG. Sie verantwortete als Werkleiterin am Standort Krefeld der DB Fahrzeuginstandhaltung die schwere Instandhaltung an elektrischen Triebzügen. Christiane Brunn ist Expertin für ganzheitliches Prozessmanagement in der Instandhaltung und im Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen.

Leben gerufen. „Die Europäische Eisenbahnagentur hat zur Aufgabe, die Integration der europäischen Eisenbahnsysteme zu fördern, indem die Sicherheit von Zügen verbessert und eine nahtlose, direkte Grenzüberquerung gewährleistet wird“, heißt es amtlich in Brüssel. Und weiter: „In Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnsektor, nationalen Behörden, den EU-Institutionen und anderen Einrichtungen“ solle die Behörde wirtschaftliche tragbare Normen und Sicherheits-Technik entwickeln.

Weitreichende Befugnisse für die ERA

Mit dem 4. Eisenbahnpaket wird die ERA nun mit weiteren Befugnissen ausgestattet, die das Zusammenspiel der Akteure im Bahnsektor neu ordnen. Zentrales Anliegen der technischen Säule des Regelwerks ist die neue Zulassungsdirektive, die Interoperabilitäts-Richtlinie 2016/797. Sie regelt die Absicht, die Fahrzeugzulassung für den Schienenverkehr EU-weit zu vereinheitlichen. Sowohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als auch die Bahnindustrie sollen von einheitlichen Genehmigungsprozessen profitieren: von Verfahren, die weniger lange dauern, weniger komplex sind und letztlich damit in erheblichem Umfang Kosten bei der Zulassung sparen helfen. In Brüssel wird als erreichbare Größenordnung eine Kostensenkung um 20 Prozent propagiert.

Aus der Sicht der Betreiber könnte es sich um eine Erwartung handeln, die von allzu großem Optimismus geprägt ist. Grundsätzlich könnte es Zeitprobleme geben. Für die europäisch einheitliche Fahrzeugzulassung müssten bis in den Juni 2019 die in der Vielfalt der Gemeinschaft und ihren Bahnen gewachsenen Prozedere – Zuständigkeiten, Vorgehensweisen, Verantwortlichkeiten, Methoden – an die ERA übertragen und dort auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden. In der Bahnbranche gibt es durchaus Zweifel, ob die europäische Behörde hinsichtlich personeller Stärke und Kompetenz für diese vielschichtige Aufgabe bereits gerüstet ist.

Probleme stecken in den Details

Grundsätzlich betreffen die neuen Zulassungsregeln grenzüberschreitende Verkehre; für die ausschließlich innerhalb nationaler Netze eingesetzten Fahrzeuge kann die Zuständigkeit bei nationalen Aufsichtsbehörden wie beispielsweise dem Eisenbahn-Bundesamt bleiben.

Erhebliche Probleme zeigen sich im Kleingedruckten: Die Vorschriften des 4. Eisenbahnpaketes werden durch eine Umsetzungsverordnung mit detaillierten Regelungen zu Verantwortlichkeiten und Prozessanforderungen ergänzt. Doch beim Blick auf die Einzelheiten zeigt sich schnell, dass immer wieder klärende Definitionen fehlen und Ungereimtheiten irritieren. Es erscheint sinnvoll, bei der Aufarbeitung dieser Fragen auch den pragmatischen Sachverstand aller Marktteilnehmer, also insbesondere der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Hersteller aus der Industrie, einzubeziehen. Dies gilt umso mehr, als die Player des Sektors ohnehin die Prozesse und Rollen (zum Beispiel Holder of Vehicle Certification) ihres technischen Miteinanders von der Fahrzeugbeschaffung an über den gesamten Lebenszyklus des Rollmaterials den neuen EU-Regelungen anpassen müssen.

Ein besonderes Problem ist zum Beispiel die Um- und Nachrüstung von Lokomotiven, die seit einigen Jahren oder gar Jahrzehnten im Einsatz sind. Hier stehen die EVU vor komplexen Aufgaben. Sämtliche technische Änderungen im Leben der Maschine müssen nachgewiesen werden, vom schlichten Softwareupdate bis zu Veränderungen bei Komponenten. Nicht anders müssen Varianten und Versionen eines Fahrzeugtyps detailliert dokumentiert werden. Wie hier das Konfigurationsmanagement gestaltet werden kann, um eine Zulassung zu erreichen, wird noch umfangreiche Diskussionen nach sich ziehen.

Sinnvoll erscheint aber auch in diesem Punkt: Die Marktteilnehmer sind gut beraten, wenn sie von sich aus ihre Organisationen und deren Arbeitsab-



Udo Sonnenburg

begleitet seit 1996 Zulassungen von Schienenfahrzeugen, heute insbesondere nach Um- und Nachrüstungen für die Schweiz, Deutschland und Österreich. Bei Schlummer Management Consulting ist er als Experte für europäische Zulassungsaktivitäten aktiv. Udo Sonnenburg sammelte in 25 Jahren Erfahrungen in vielen Themen der Bahnindustrie und Bahnunternehmen, u.a. in anspruchsvollen Führungspositionen bei Bombardier Transportation und Alstom. Sein Spektrum umfasst die Konzeption und Entwicklung von Schienenfahrzeugen ebenso wie die Beschaffung und Instandhaltung innovativen Rollmaterials. Seine besondere Affinität und Expertise zu allen Fragestellungen europäischer und nationaler Bahn-Normung erwächst auch aus seiner Leitungstätigkeit (DIN FSF) und erfolgreichen Mitarbeit in internationalen Normungsprojekten sowie Vertretung von Bahninteressen in regelsetzenden nationalen und europäischen Gremien und Verbänden.

läufe offensiv für die Anforderungen des 4. Eisenbahnpakets fit machen. Denn Ziel der europäischen Bestrebungen ist nicht bürokratische Regulierungswut, sondern die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße.

Nachdem die politischen Weichen in Brüssel und Straßburg gestellt worden sind, besteht nun die Chance, auf den Arbeitsebenen des Sektors in konstruktivem Miteinander effiziente und attraktive Lösungen für ein besseres Bahn-Europa zu schaffen.

*Christiane Brunn,
Udo Sonnenburg*