

22.09.15

Vk - In

Verordnung

des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2014/82/EU zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG in Bezug auf allgemeine Fachkenntnisse, medizinische Anforderungen und Anforderungen für die Fahrerlaubnis ist bis zum 1. Juli 2015 und die Richtlinie 2014/88/EU zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung ist bis zum 30. Juli 2015 in deutsches Recht umzusetzen.

Darüber hinaus dient die Mantelverordnung der Änderung von Vorschriften, deren Anpassungsbedürftigkeit die Praxis gezeigt hat, und der Aktualisierung der Änderungshinweise von Rechtsakten.

B. Lösung

Zur Umsetzung der Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU und der oben genannten Änderungen enthält die Mantelverordnung

- Änderungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV),
- Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und
- Änderungen der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV).

C. Alternativen

Keine. Die Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU können nur durch eine Anpassung der einschlägigen deutschen Rechtsnormen – der TfV und der ESiV – umgesetzt werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen durch die Verordnung keine zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch diese Verordnung kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften reduziert sich regelmäßig der Erfüllungsaufwand pro Jahr um rund 150 000 Euro. Sie bewirkt einen einmaligen Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 480 000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für Bund, Länder und Gemeinden entsteht durch diese Verordnung kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 431/15

22.09.15

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 21. September 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

Neunte Verordnung
zur
Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften¹⁾

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 Buchstabe a und 16 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 16 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a und c des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497), § 26 Absatz 3 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung,
- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, Nummer 13 bis 15, jeweils in Verbindung mit Absatz 3 Satz 5 und mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales

¹⁾ Artikel 1 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/82/EU der Kommission vom 24. Juni 2014 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf allgemeine Fachkenntnisse, medizinische Anforderungen und Anforderungen für die Fahrerlaubnis (ABl. L 184 vom 25.6.2014, S. 11) und Artikel 3 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/88/EU der Kommission vom 9. Juli 2014 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9).

Artikel 1

Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705, 1010), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 22. November 2013 (BGBl. I S. 4008) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 5 werden die Wörter „Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9)“ ersetzt.
- b) In Nummer 6 werden nach der Angabe „(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51)“ die Wörter „, die durch die Richtlinie 2014/82/EU (ABl. L 184 vom 25.6.2014, S. 11) geändert worden ist“ eingefügt.
- c) In Nummer 7 werden die Wörter „Richtlinie 2009/131/EG (ABl. L 273 vom 17.10.2009, S. 12)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42)“ ersetzt.
- d) In Nummer 8 werden die Wörter „Artikel 1 der Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467)“ durch die Wörter „Artikel 2 der Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...) [*Einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Änderungsverordnung*]“ ersetzt.

2. § 5 Absatz 2 wird wie folgt geändert

- a) In Satz 2 werden im letzten Satzteil die Wörter „für deutsche Infrastrukturen mit Vorlage eines Abschlusses nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 einer deutschen Schule“ durch die Wörter „für Infrastrukturen mit Betriebssystem Deutsch mit Vorlage eines in deutscher Sprache abgelegten Schulabschlusses nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2“ ersetzt.

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Für den Einsatz auf Infrastrukturen mit einer anderen Betriebssprache als Deutsch ist für Triebfahrzeugführer, die die andere Betriebssprache nach den Vorschriften des Mitgliedstaates, in denen diese Sprache Amtssprache ist, als Muttersprache beherrschen, der Nachweis der Sprachkenntnisse durch eine Prüfung nicht erforderlich.“

3. In § 6 Absatz 5 werden die Wörter „Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 279/2009 (ABl. L 93 vom 7.4.2009, S. 11) geändert worden ist“ durch die Wörter „Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22, L 271 vom 16.10.2007, S. 18, L 93 vom 4.4.2008, S. 28, L 33 vom 3.2.2009, S. 49, L 305 vom 24.10.2014, S. 115), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 623/2012 (ABl. L180 vom 12.7.2012, S. 9) geändert worden ist“ ersetzt.
4. In § 8a Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Geburtsdatum und Geburtsort“ durch die Wörter „Geburtsdatum, Geburtsort, Datum des Ablaufs der Gültigkeit des in Kopie vorgelegten Dokuments, Lichtbild und Unterschrift“ ersetzt.
5. In § 14 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c werden die Wörter „der Stufe 4 nach Anlage 7 Nummer 6“ durch die Wörter „dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen^{*)}“ ersetzt.
6. In § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe e werden die Wörter „der Stufe 4 nach Anlage 7 Nummer 6“ durch die Wörter „dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen“ ersetzt.
7. § 16 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Anerkannte Ärzte und Psychologen sind auf Verlangen der zuständigen Behörde verpflichtet, an einer von dieser organisierten Fortbildung teilzunehmen, wenn sich die Inhalte der sie betreffenden Rechtsvorschriften geändert haben.“

*) Amtlicher Hinweis: Dieser Referenzrahmen ist erschienen unter dem Titel „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen“, 2013, Klett-Langenscheidt Verlag, München.

8. § 21 Absatz 7 wird durch folgende Absätze 7 und 8 ersetzt:

„(7) Auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken können abweichend von § 5 Absatz 2 Satz 3 die bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] bestehenden örtlichen, zwischen den Eisenbahnen, den zuständigen Behörden oder den Staaten abgeschlossenen Vereinbarungen zur Nutzung der Sprache eines Nachbarstaates weiter angewendet werden.

(8) Für Triebfahrzeugführer, die ihre Fahrberechtigung nach § 5 oder nach § 21 Absatz 2 und 6 vor dem [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] erlangt haben, ist die Anlage 4 in der bis zum [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

9. In Anlage 1 Buchstabe B Nummer 1 Satz 2 werden nach der Angabe „(ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9)“ die Wörter „, die durch die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22) geändert worden ist,“ eingefügt.

10. In Anlage 4 Nummer 1.2 Buchstabe g werden die Wörter „nicht erforderlich, wenn der Betreffende über eine angemessene Anpassung und ausreichende Kompensationserfahrung verfügt; nur erforderlich, wenn der Betreffende das binokulare Sehvermögen nach Aufnahme der Tätigkeit verloren hat;“ gestrichen.

11. Anlage 5 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Ausbildungsinhalte

- a) Struktur der Rechts- und Beförderungsgrundlagen in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb und die Sicherheit, allgemeine Übersicht über das Regelwerk und Grundsätze des Umweltschutzes;
- b) Grundlagen der Eisenbahntechnik, einschließlich der Sicherheitsgrundsätze des Eisenbahnbetriebs;
- c) Besonderheiten des Eisenbahnwesens, wie lange Bremswege, Einflüsse der Witterung, Fahren im Raumabstand, Betriebsstellen, Erfordernis und Zweckdienlichkeit der Signalisierung;
- d) Anforderungen an Bahnanlagen, wie Lichtraumprofil, Spurweite, Gleisabstand, Belastbarkeit des Oberbaus, Oberleitung, Zugbeeinflussung, Fernmeldeanlagen;

- e) Elemente der Bahnhöfe, wie Gleise, Weichen, Signale, und Abgrenzung zur freien Strecke;
- f) Grundsätze der Betriebsverfahren;
- g) Grundsätze der Leit- und Sicherungstechnik mit Gleisfreimeldeanlagen, Signalisierung, Fahrstraßen, Flankenschutz und Durchrutschwegen, Heißläufer- und Festbremssortungsanlagen;
- h) Grundlagen der Bahnstromversorgung;
- i) Anforderungen an Fahrzeuge und Züge;
- j) Aufgabe und Einrichtungen der Zugbeeinflussung;
- k) Anforderungen im Bahnbetrieb;
- l) Bestimmungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung;
- m) Verhaltensregeln bei Unregelmäßigkeiten, Störungen und Unfällen;
- n) Aufgaben der Mitarbeiter im Bahnbetrieb und deren betriebliche Kommunikation;
- o) Spezifische Tätigkeiten des Triebfahrzeugführers:
 - aa) Vorbereitungstätigkeiten bei Schichtbeginn,
 - bb) Zusammenstellen und auf dem neuesten Stand Halten der notwendigen Unterlagen,
 - cc) Vorbereitungsarbeiten am Triebfahrzeug,
 - dd) Vorbereiten des Zuges,
 - ee) Abfahrt des Zuges,
 - ff) Zugfahrt und eventuelle Besonderheiten,
 - gg) Ende der Zugfahrt,
 - hh) Abschlussarbeiten am Triebfahrzeug,
 - ii) Abschlusstätigkeiten bei Schichtende.“

12. Anlage 7 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Sprachprüfungen

Der Triebfahrzeugführer muss über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache verfügen. Seine Sprachkenntnisse müssen ihm eine aktive und zielgerichtete Verständigung im Regelbetrieb, bei Unregelmäßigkeiten und in Notfällen erlauben.

Ausreichende deutsche Sprachkenntnisse entsprechen dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen.

Abweichend von Satz 1 muss der Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken, auf denen der Eisenbahninfrastrukturunternehmer neben Deutsch

eine zweite Betriebssprache zugelassen hat, über Sprachkenntnisse einer der beiden zugelassenen Sprachen auf dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügen.“

Artikel 2

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I S. 1703) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b werden die Wörter „zuständige Landesbehörde“ durch die Wörter „zuständige Aufsichtsbehörde“ ersetzt.
2. § 3a wird wie folgt geändert:
 - a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
 - b) Folgende Absätze 2 bis 4 werden angefügt:

„(2) Zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Eisenbahnbetriebs auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neben Deutsch die Betriebssprache des angrenzenden ausländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmens als zweite Betriebssprache zulassen.

(3) Auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken, auf denen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neben Deutsch eine zweite Betriebssprache zugelassen hat, müssen sich die Fahrdienstleiter in Deutsch und in der zweiten zugelassenen Betriebssprache jeweils auf dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen^{*)} mündlich und schriftlich verständigen können.

(4) Auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken können abweichend von Absatz 3 die bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkraft-

^{*)} Amtlicher Hinweis: Dieser Referenzrahmen ist erschienen unter dem Titel „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen“, 2013, Klett-Langenscheidt Verlag, München.

treten dieses Artikels] bestehenden örtlichen, zwischen den Eisenbahnen, den zuständigen Behörden oder den Staaten abgeschlossenen Vereinbarungen zur Nutzung der Sprache eines Nachbarstaates weiter angewendet werden.“

Artikel 3

Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung

Die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305, 1318), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Nummer 2 werden die Wörter „Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), jeweils zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007 (ABl. EU Nr. L 141 S. 63)“ durch die Wörter „Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist, oder der Richtlinien 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6) und 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1), die jeweils zuletzt durch die Richtlinie 2007/32/EG (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63) geändert worden sind“ ersetzt.
2. In § 3 Absatz 1 werden die Wörter „zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)“ durch die Wörter „zuletzt durch die Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9)“ ersetzt.

Artikel 4 Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Januar 2016 in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften dient der Umsetzung der Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU. Die Richtlinie 2014/82/EU ändert die Anhänge II, IV und VI der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie 2007/59/EG. Um Widersprüche zu anderen Anforderungen an den Triebfahrzeugführer zu vermeiden und um Konkretisierungen vorzunehmen, wurden die Anhänge geändert. Die Richtlinie 2014/88/EU ändert Anhang I der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG. Sie betrifft europäische harmonisierte Definitionen für gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen, die schärfer gefasst wurden. Darüber hinaus dient die Mantelverordnung der Änderung von Vorschriften, deren Anpassungsbedürfnis die Praxis gezeigt hat, und der Aktualisierung der Änderungshinweise von Rechtsakten.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Mantelverordnung setzt die Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU in deutsches Recht um. Darüber hinaus werden Vorschriften geändert, deren Anpassungsbedürfnis die Praxis gezeigt hat. Hierzu werden entsprechende Anpassungen in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV) vorgenommen.

In der TfV wird eine Anforderung zum Sehvermögen des Triebfahrzeugführers geändert. Des Weiteren werden die allgemeinen Fachkenntnisse für den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins konkretisiert und die Anforderungen an die Sprachkenntnisse neu gefasst. Zur sicheren und wirtschaftlichen Durchführung auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken wird für den Fall der Zulassung einer weiteren Betriebsprache neben Deutsch festgeschrieben, dass der Triebfahrzeugführer lediglich über Sprachkenntnisse in einer der beiden Betriebsprachen verfügen muss. Des Weiteren wird neu geregelt, dass Ärzte und Psychologen nach ihrer Anerkennung an einer vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) organi-

sierten Fortbildung nur dann verpflichtend teilzunehmen haben, wenn sich die Inhalte der Rechtsvorschriften geändert haben, die sie betreffen.

Als Ergänzung zu den Regelungen betreffend die Betriebssprache in der TfV wird in der EBO geregelt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine weitere Betriebssprache neben Deutsch zur Kommunikation auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken zulassen darf. In einem solchen Fall werden die Fahrdienstleiter verpflichtet, beide Betriebssprachen zu beherrschen.

Durch die Anpassungen in der ESiV haben die Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, in ihrem jährlichen Sicherheitsbericht an das EBA den neuen Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG in der durch die Richtlinie 2014/88/EU geänderten Fassung im Hinblick auf die Entwicklung der dort festgelegten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren bezogen auf ihr Unternehmen zu beachten. Ebenso hat das EBA in dem Jahresbericht nach § 7 ESiV die Vorgaben dieses neuen Anhangs I für seinen Bericht zu berücksichtigen.

Des Weiteren werden aufgrund von geänderten nationalen und europäischen Rechtsakten die Änderungshinweise aktualisiert.

III. Alternativen

Keine. Die Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU können nur durch eine Anpassung der einschlägigen deutschen Rechtsnormen – der TfV und der ESiV – umgesetzt werden.

IV. Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 Buchstabe a und 16 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 3: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 bis 15 jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Mit dieser Verordnung werden die Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU umgesetzt. Die weiteren Änderungen betreffen Regelungen, die Ergänzungen zum EU-Recht darstellen, soweit die europäischen Vorschriften nicht hinreichend präzise sind.

VI. Regelungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität 11a ist in mehreren Ausprägungen positiv berührt: Die Vorschriften der Mantelverordnung dienen der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Dies steigert die Akzeptanz und Attraktivität dieses Verkehrsträgers und führt dazu, dass der Schienenverkehr wettbewerbs- und zukunftsfähig ist. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen durch die Verordnung keine zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

3. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch diese Verordnung kein Erfüllungsaufwand.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften reduziert sich regelmäßig der Erfüllungsaufwand pro Jahr um rund 150 000 Euro. Sie bewirkt einen einmaligen Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 480 000 Euro.

aa) Wegfall der jährlichen Fortbildung für Ärzte und Psychologen, § 16 Absatz 5 TfV

Der Erfüllungsaufwand reduziert sich aufgrund des Wegfalls der jährlichen Fortbildung für Ärzte und Psychologen regelmäßig um rund 150 000 Euro pro Jahr.

Rund 110 Ärzte und Psychologen fallen in den Anwendungsbereich der TfV. Die Kosten einer Fortbildung pro Teilnehmer belaufen sich auf ca. 1 400 Euro. Diese Kosten setzen sich zusammen aus der Seminargebühr in Höhe von 50 Euro, den Reisekosten in Höhe von ca. 150 Euro und dem Verdienstaufschlag in Höhe von rund 1 200 Euro. Daraus ergibt sich folgende Berechnung für die Kosten der jährlichen Fortbildung, die nun regelmäßig entfallen: 110 Teilnehmer x 1 400 Euro = 154 000 Euro.

bb) Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren nach Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG in der durch die Richtlinie 2014/88/EU geänderten Fassung (§ 3 Absatz 1 ESiV)

Ein einmaliger Umstellungsaufwand aufgrund der durch die Richtlinie 2014/88/EU neu eingeführten oder geänderten Definitionen beläuft sich auf rund 480 000 Euro, da diese Definitionen in einer unternehmensinternen Datenbank aufgenommen und entsprechend programmiert werden müssen. Die Änderung von Anhang I der Sicherheitsrichtlinie erfordert eine Umstellung auf die neue Datenerfassung. Hierunter fallen Arbeitsschritte wie Ermittlungsaufwand zum Änderungsumfang, Vorbereitung der Programmierung, Programmierung, Testläufe und Schulung der Mitarbeiter betreffend die Dateneingabe.

Die DB AG schätzt ihren Umstellungsaufwand auf ca. 8 000 Euro. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) schätzt, dass ca. weitere 285 Unternehmen von der Neuregelung betroffen sind. Der einmalige Umstellungsaufwand auf die neue Datenerfassung beläuft sich auf ca. zwei bis vier Arbeitstage. Für einen Arbeitstag werden 550 Euro angesetzt. Daraus ergibt sich folgende durchschnittliche Berechnung:

3 Tage x 550 Euro x 285 Unternehmen = 470 250 Euro.

cc) Fremdsprachenkenntnisse der Fahrdienstleiter auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken (§ 3a Absatz 3 EBO)

Aufgrund der neu eingefügten Anforderung an die Fremdsprachenkenntnisse der Fahrdienstleiter auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken werden der Wirtschaft tatsächlich

kaum zusätzliche Kosten erwachsen, weil es auf Grenzbetriebsstrecken bereits heute schon Vereinbarungen über die anzuwendenden Betriebssprachen gibt.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für Bund, Länder und Gemeinden entsteht durch diese Verordnung kein Erfüllungsaufwand.

4. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

5. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Die Verordnung wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung, weil keine Regelungen getroffen werden, die sich spezifisch auf die Lebenssituation von Frauen und Männer auswirken.

VII. Befristung

Eine Befristung der Verordnung kommt nicht in Betracht, weil die Verordnung die Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU umsetzt, die keine Befristung vorsehen.

B. Besonderer Teil - zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1 (Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 2 TfV)

Aufgrund von geänderten nationalen und europäischen Rechtsakten, die in den Begriffsbestimmungen aufgeführt werden, sind deren Änderungshinweise zu aktualisieren.

Zu Buchstabe a (§ 2 Nummer 5 TfV)

Der in der Begriffsbestimmung der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates enthaltene Verweis auf Artikel 16 der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG wird aktualisiert. Die Sicherheitsrichtlinie wurde zuletzt durch die Richtlinie 2014/88/EU geändert.

Zu Buchstabe b (§ 2 Nummer 6 TfV)

Der in der Begriffsbestimmung des Triebfahrzeugführerscheins enthaltene Verweis auf die Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie 2007/59/EG wird aktualisiert. Diese Richtlinie wurde nun erstmals durch die Richtlinie 2014/82/EG geändert.

Zu Buchstabe c (§ 2 Nummer 7 TfV)

In der Definition der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität wird u. a. auf die Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG verwiesen, deren Änderungshinweis aktualisiert wird. Sie wurde zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU geändert.

Zu Buchstabe d (§ 2 Nummer 8 TfV)

Die in der Begriffsbestimmung „Rangierfahrt“ zitierte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wurde zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 geändert.

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 2 Satz 2 und Satz 3)

§ 5 Absatz 2 Satz 2 wird umformuliert.

§ 5 Absatz 2 Satz 3 wird neu eingefügt. Er dient der Klarstellung, dass es Sache des EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ist, die Regelungen der Nachbarstaaten zur Festlegung der Muttersprache zu recherchieren. Es gibt hierzu keine europäische Festlegung, vgl. Anhang I, Abschnitt 3 Buchstabe d, Nr. 9a a1) der Verordnung (EU) Nr. 36/2010. Diese For-

mulierung verweist damit für Die in Deutschland gelegenen Grenzbetriebstrecken auf die Vorschriften des Nachbarlandes (sofern auf der Grenzbetriebsstrecke eine zweite Betriebsprache bekannt gegeben ist).

Zu Nummer 3 (§ 6 Absatz 5 TfV)

Der Änderungshinweis der Richtlinie 2005/36/EG über die Anerkennung von Berufsqualifikationen wird aktualisiert, nachdem diese Richtlinie inzwischen durch die Verordnung (EU) Nr. 623/2012 eine zweite Änderung erfahren hat. Zuvor wurde die Richtlinie 2005/36/EG bereits durch die Verordnung (EU) Nr. 213/2011 geändert.

Zu Nummer 4 (§ 8a Absatz 1 TfV)

Die Regelung des Absatzes 1 trägt dem Verfahren der Identitätsüberprüfung, das bei der Ausstellung des Triebfahrzeugführerscheins angewendet wird, Rechnung. Der Antragsteller schickt eine Kopie seines Personalausweises oder Reisepasses an das EBA. Zur Identitätsfeststellung des Antragstellers ist neben den Daten zu Name, Vorname, Geburtsname, Geburtsdatum und Geburtsort erforderlich, dass die zuständige Behörde ebenfalls aus der Kopie des Reisepasses oder des Personalausweises das Gültigkeitsdatum, das Lichtbild und die Unterschrift des Antragstellers entnehmen kann, um sicherzustellen, dass die Angaben gültig sind.

Zu Nummer 5 (§ 14 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c TfV)

Aufgrund der Änderung der Richtlinie 2007/59/EG durch die Richtlinie 2014/82/EU in Anhang VI Nummer 8 zu Sprachkenntnissen hat sich die anzuwendende Einteilung des Sprachniveaus geändert. Die ursprüngliche Einteilung des Sprachniveaus wird aufgegeben, weil sie sich als zu vage und zu ungenau herausgestellt hat. Die EU-Vorschriften verweisen nun auf den Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen. Dieser ist in deutscher Sprache als „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen“ im Klett-Langenscheidt Verlag erschienen. Dieser Referenzrahmen bietet klare, transparente und vergleichbare Maßstäbe. Es ist ein Maßstab, der in Europa verbreitet ist und seit vielen Jahren angewendet wird. Insbesondere sind die Sprachschulen mit diesem Referenzrahmen vertraut.

Ausbilder müssen nunmehr über Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügen.

Zu Nummer 6 (§ 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe e TfV)

Prüfer müssen über Sprachkenntnisse entsprechend dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügen. Die Änderung erfolgt aufgrund der bereits erwähnten Änderung der Richtlinie 2007/59/EG durch die Richtlinie 2014/82/EU in Anhang VI Nummer 8 zu den Sprachkenntnissen. Sie entspricht Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe a des Beschlusses 2011/765/EU zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeugführer-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG.

Zu Nummer 7 (§ 16 Absatz 5 TfV)

Die jährliche Fortbildungsveranstaltung für anerkannte Ärzte und Psychologen hat sich in der Praxis als entbehrlich, zu häufig und aufwendig erwiesen. Eine verpflichtende Fortbildungsveranstaltung wird nunmehr bei inhaltlichen Änderungen von Rechtsvorschriften vorgeschrieben, die die anerkannten Ärzte und Psychologen betreffen.

Zu Nummer 8 (§ 21 Absatz 7 und Absatz 8 TfV)

Der bisherige Wortlaut des § 21 Absatz 7 TfV kann gestrichen werden, da einerseits die Untersuchung nach Artikel 37 Nummer 5 der Richtlinie 2007/59/EG inzwischen durchgeführt wurde und andererseits die für diese Untersuchung vorgesehene Frist inzwischen abgelaufen ist.

Die zwischen den Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen zum Sprachenregime auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken haben sich über Jahre hinweg bewährt und können fortgeführt werden. Bislang liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass durch diese Vereinbarungen die Sicherheit des grenzüberschreitenden beeinträchtigt wäre. Denn sicherheitsrelevante Vorfälle wurden bisher nicht festgestellt.

Absatz 8 beinhaltet eine Übergangsregelung für die Triebfahrzeugführer, die ihre Tätigkeit unter dem geltenden Regime bereits seit mehreren Jahren ausüben. In Deutschland ist bisher kein Fall bekannt geworden, wo rein effektives Sehvermögen zum Unfall geführt hätte. Insoweit ist die Aufrechterhaltung und Weiteranwendung der geltenden Regelungen auf Berufstätige nicht sicherheitsrelevant. Das Sicherheitsniveau wird dadurch nicht herabgesetzt.

Die vorliegende Übergangsregelung findet Anwendung sowohl auf Fahrberechtigungen nach TfV sowie die Führerscheine nach VDV-Schrift 753, Punkt 1.3.1.

Zu Nummer 9 (Anlage 1 Buchstabe B Nummer 1 Satz 2 TfV)

Der Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 653/2007 zur Verwendung eines einheitlichen Formats für Sicherheitsbescheinigungen wird aktualisiert. Diese Verordnung wurde erstmals durch die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 geändert.

Zu Nummer 10 (Anlage 4 Nummer 1.2 Buchstabe g TfV)

In Anhang II der Richtlinie 2007/59/EG und entsprechend in Nummer 1.2 Buchstabe g Anlage 4 TfV wurde geregelt, dass das effektive Sehvermögen beider Augen nicht erforderlich ist, wenn der Betreffende über eine angemessene Anpassung und ausreichende Kompensationserfahrung verfügt, und nur erforderlich ist, wenn der Betreffende das binokulare Sehvermögen nach Aufnahme der Tätigkeit verloren hat. Eine solche Bestimmung steht im Widerspruch zu anderen Anforderungen an das Sehvermögen und wird deshalb gestrichen.

Zu Nummer 11 (Anlage 5 Nummer 2 TfV)

Die Anforderungen an die allgemeinen Fachkenntnisse zum Erwerb eines Triebfahrzeugführerscheins wurden auf europäischer Ebene ergänzt, so dass die TfV entsprechend anzupassen ist. Es geht um die allgemeine Befähigung für den Beruf des Triebfahrzeugführers. Die allgemeine Ausbildung konzentriert sich auf das Grundwissen und die Grundsätze, die unabhängig von der Art oder den Merkmalen eines Fahrzeugs oder einer Infrastruktur erforderlich sind.

Zu Nummer 12 (Anlage 7 Nummer 6 TfV)

Anlage 7 Nummer 6 regelt die Anforderungen an die Sprachkenntnisse für Triebfahrzeugführer. Die Anforderungen an die Sprachkenntnisse der Triebfahrzeugführer wurden auf europäischer Ebene geändert. Der durch die Richtlinie 2014/82/EU geänderte Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2008/57/EG verweist nunmehr auf den Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen, der international anerkannt ist. Aus diesem Grund ist die TfV entsprechend anzupassen. Ziel der Änderung ist es nicht, die Anforderungen zu erhöhen, sondern die Anforderungen an einen allgemein anerkannten Maßstab zu legen. Hierbei entspricht das Sprachniveau B1 am ehesten dem bisherigen Sprachniveau 3.

Für die sichere und flüssige Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken kann es erforderlich sein, dass der Eisenbahninfrastrukturunternehmer für Infrastrukturen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, in Abstimmung mit dem angrenzenden ausländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmer, eine zweite Betriebssprache neben Deutsch zulässt. Die Zulassung der Betriebssprache im Eisenbahnbetrieb obliegt nach Kapitel 4.2.1.5 des Beschlusses 2012/757/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung) dem Eisenbahninfrastrukturunternehmer. Die Betriebssprache ist in seinen Netzzugangsbedingungen zu veröffentlichen. Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf nach der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, wenn erforderlich, auf klar definierten Bereichen der Infrastruktur zwei Betriebssprachen zulassen. Die Zulassung der Betriebssprache bzw. der Betriebssprachen durch den Eisenbahninfrastrukturunternehmer und die nach TfV dokumentierte Kenntnis der Betriebssprache gewährleisten eine sichere Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Fahrdienstleiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die Festlegung zweier Betriebssprachen und ihre Bekanntgabe durch den Eisenbahninfrastrukturunternehmer ermöglicht, dass Triebfahrzeugführer, die die Sprachkenntnisse gemäß dieser Verordnung in nur einer Sprache nachgewiesen haben, einen Zug auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken führen können.

Damit wird die bislang schon durch Vereinbarungen geübte Praxis auf eine rechtliche Basis gestellt, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen flexiblen Personaleinsatz auch über Grenzen hinweg bis in einen benachbarten Grenzbahnhof ermöglicht, ohne eine Vielzahl von Triebfahrzeugführern aufwendig in einer Fremdsprache ausbilden zu müssen, die nur auf verschwindend kleinen Abschnitten des Einsatzbereichs benötigt würde.

Zu Artikel 2 (Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b)

Die Bezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird durch die derzeitige Bezeichnung Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ersetzt. Die Bezeichnung zuständige Landesbehörde wird an das bewährte Verwaltungshandeln angepasst und durch zuständige Aufsichtsbehörde ersetzt. Diese Änderung

erfolgt im Einvernehmen mit den Ländern, das seinerzeit im Eisenbahnsicherheitsbeirat erklärt wurde.

Zu Nummer 2 (§ 3a)

Für die sichere und flüssige Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken kann es erforderlich sein, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Infrastrukturen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, in Abstimmung mit dem angrenzenden ausländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, eine zweite Betriebssprache neben Deutsch zulässt. Die Zulassung der Betriebssprache im Eisenbahnbetrieb obliegt nach Kapitel 4.2.1.5 der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf nach der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, wenn erforderlich, auf klar definierten Bereichen der Infrastruktur zwei Betriebssprachen zulassen. Zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist es erforderlich, dass der Fahrdienstleiter die jeweils zugelassene Betriebssprache auf dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen beherrscht. Dies ist erforderlich für die Verständigung zwischen den benachbarten Fahrdienstleitern beiderseits der Grenze einer Grenzbetriebsstrecke und kann folglich auch genutzt werden für die Kommunikation zwischen einem Fahrdienstleiter und einem ausländischen Triebfahrzeugführer. Die Regelung trägt zur sicheren und wirtschaftlichen Durchführung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs bei. Zudem verfügen Fahrdienstleiter in Grenzbahnhöfen vielfach heute schon über gute Kenntnisse der benachbarten Fremdsprache.

Die zwischen den Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen zum Sprachenregime auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken haben sich über Jahre hinweg bewährt und können fortgeführt werden. Bislang liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass durch diese Vereinbarungen die Sicherheit des grenzüberschreitenden beeinträchtigt wäre. Denn sicherheitsrelevante Vorfälle wurden bisher nicht festgestellt.

Zu Artikel 3 (Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 2 Nummer 2 ESiV)

In der Definition der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird u. a. auf die Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG verwiesen, deren Änderungshinweis aktualisiert wird. Sie wurde zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU geändert. Da noch TSI gültig sind, die auf Grundlage der bisherigen Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und

2001/16/EG erlassen wurden, wird in der Definition auch auf diese Vorschriften verwiesen.

Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 ESiV)

In § 3 Absatz 1 wird der Änderungshinweis der Richtlinie 2004/49/EG durch die Richtlinie 2014/88/EG aktualisiert. Die Richtlinie 2014/88/EG ändert den Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG. Sie enthält europäische harmonisierte Definitionen für gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

Durch diese Änderung haben die Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, nach § 6 Nummer 2 in ihrem jährlichen Sicherheitsbericht an das EBA den neuen Anhang I im Hinblick auf die Entwicklung der dort festgelegten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren bezogen auf ihr Unternehmen zu beachten. Über § 31 AEG sind ebenfalls die Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen und eine Sicherheitsbescheinigung benötigen, hierzu verpflichtet. Ebenso hat das EBA in dem Jahresbericht nach § 7 die Vorgaben des neuen Anhangs I für seinen Bericht zu berücksichtigen (§ 7 Absatz 2 Nummer 1).

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das gestaffelte Inkrafttreten der Verordnung, welches aus den unterschiedlichen Vorgaben der beiden Richtlinien resultiert.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Entwurf einer Neunten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften
(NKR-Nr. 3252)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger:	Keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand
Wirtschaft:	
Jährliche Entlastung	- 150.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand	480.000 Euro
Verwaltung:	Keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand
1:1-Umsetzung von EU-Recht (gold plating)	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit den vorliegenden Regelungen über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.
Das Ressort hat die Kosten unter frühzeitiger Beteiligung des Nationalen Normenkontrollrates nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit der vorliegenden Änderungsverordnung werden die Triebfahrzeugführerscheinverordnung, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung geändert bzw. angepasst. Es werden zum einen die Richtlinien 2014/82/EU und 2014/88/EU umgesetzt. Die Richtlinie 2014/82/EU ändert die Anhänge II, IV und VI der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie 2007/59/EG. Hier bestanden Widersprüche zu anderen rechtlich begründeten Anforderungen an Triebfahrzeugführer. Die Richtlinie 2014/88/EU ändert den Anhang I der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG. Dies betrifft im Wesentlichen harmonisierte Definitionen für gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen auf europäischer Ebene. Zum anderen werden die benannten Vorschriften aufgrund von Erfahrungen in ihrer Anwendung angepasst sowie die Verweise auf die geltenden EU-Richtlinien aktualisiert.

Folgende sowohl EU- als auch nationalrechtlich bedingte Vorgaben sollen umgesetzt werden:

Triebfahrzeugführerscheinverordnung

- Änderung der Anforderungen an das Sehvermögen des Triebfahrzeugführers,

- Konkretisierung der allgemeinen Fachkenntnisse für den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins,
- Neufassung der Anforderungen an die Sprachkenntnisse,
- für den Fall der Zulassung einer weiteren Betriebssprache neben Deutsch auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken wird festgelegt, dass der Triebfahrzeugführer lediglich über Sprachkenntnisse in einer der beiden Betriebssprachen verfügen muss,
- Neuregelungen der Anforderungen an die Fortbildung von Ärzten und Psychologen, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführern vornehmen und dafür anerkannt sind.

Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung

- Ergänzung zu den Regelungen zur Betriebssprache für Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung wird hier geregelt, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine weitere Betriebssprache neben Deutsch zulassen darf. Jedoch muss der Fahrdienstleiter dann beide Betriebssprachen beherrschen.

Eisenbahn-Sicherheitsverordnung

Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, müssen in ihrem jährlichen Sicherheitsbericht an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Richtlinie 2014/88/EU (gemeinsamen Sicherheitsindikatoren) auf ihr Unternehmen bezogen beachten. Gleiches gilt für den durch das EBA vorzulegenden Bericht.

Erfüllungsaufwand:

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürger sowie der Verwaltung.

Wirtschaft:

Für ca. 110 Ärzte und Psychologen fällt die jährliche Fortbildung gemäß § 16 Abs. 5 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung weg (nationale Regelung). Dies hat sich in der Praxis als entbehrlich und zu aufwendig erwiesen. Eine Fortbildung ist nur noch dann verpflichtend, wenn sich die Inhalte der Rechtsvorschrift ändern. Die Kosten pro Teilnehmer belaufen sich auf ca. 1.400 Euro und setzen sich aus der Seminargebühr, den Reisekosten sowie dem Verdienstausschlag zusammen. Dadurch entsteht für die Wirtschaft eine jährliche Gesamtentlastung von 150.000 Euro.

Einmaliger Umstellungsaufwand entsteht durch die Umsetzung der Richtlinie 2014/88/EU. Für die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (eingeführte oder geänderte Definitionen) müssen unternehmensinterne Datenbanken angepasst werden. Für die Umstellung ist es erforderlich, den Änderungsaufwand zu ermitteln, die Programmierung vorzubereiten, die Programmierung und Testläufe durchzuführen sowie die Mitarbeiter hinsichtlich der Dateneingabe zu schulen. Nach Schätzungen der DB AG und des VDV ergibt sich für 285 Unternehmen ein Aufwand von zwei bis vier Arbeitstagen. Pro Arbeitstag werden 550 Euro angesetzt. Geht man von durchschnittlich drei Arbeitstagen aus, ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von insgesamt 480.000 Euro.

Durch die neugefassten Anforderungen an die Fremdsprachenkenntnisse der Fahrdienstleiter auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken ergibt sich wenn überhaupt nur geringer Aufwand, da es bereits gegenwärtig Vereinbarungen über anzuwendende Betriebssprachen gibt.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin