

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**A. Problem und Ziel**

In Einzelfällen nehmen Triebfahrzeugführer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, Arbeitsaufträge entgegen, die zu überlangen Arbeitszeiten führen, so dass Ruhezeiten nicht ausreichend berücksichtigt werden. Dies führt nicht nur zur Gefährdung der Sicherheit und der Gesundheit der Triebfahrzeugführer, sondern auch zur Gefährdung der Betriebssicherheit des Eisenbahnsystems.

Vor diesem Hintergrund haben die Länder auf der Sitzung des Länderausschusses Eisenbahnen und Bergbahnen vom 24./25. September 2013 gefordert, dass Eisenbahnen, Regelungen über die Arbeitszeit der von ihnen eingesetzten Personen aufzustellen haben. Auf der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder vom 5./6. März 2014 und vom 10./11. September 2014 haben die Länder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgefordert, eine entsprechende rechtliche Änderung vorzunehmen.

Eisenbahnen sind nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Im Rahmen dieser Verpflichtung haben sie darauf zu achten, dass die entsprechenden Arbeitszeitregelungen befolgt werden. Dies wird durch die Einhaltung gesetzlicher und tarifvertraglicher Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung sichergestellt. Allerdings sind von diesen Regelungen nur Personen erfasst, die in einem Arbeitsverhältnis stehen. Deshalb soll eine allgemeine, ausdrückliche Verpflichtung festgeschrieben werden, dass Eisenbahnen Regelungen über die Arbeitszeit der von ihnen eingesetzten Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben aufzustellen haben.

Darüber hinaus dient die Änderungsverordnung der Rechtsbereinigung von Vorschriften.

B. Lösung

Erlass einer Mantelverordnung mit

- Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- Änderungen der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) und
- einer Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV).

Mit der vorliegenden Verordnung werden Eisenbahnen verpflichtet, Regelungen über die Arbeitszeit der von ihnen eingesetzten Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben aufzustellen.

C. Alternativen

Da es im Eisenbahnbereich zu Überschreitungen von Arbeitszeiten - insbesondere bei Triebfahrzeugführern - kommt, besteht Handlungsbedarf nicht nur im Hinblick auf die Gesundheit und Sicherheit der betroffenen Personen, sondern auch im Hinblick auf die Eisenbahnbetriebssicherheit.

Eisenbahnen sind nach § 4 Absatz 3 AEG für die Betriebssicherheit verantwortlich. Sie haben die Pflicht sicherzustellen, dass die entsprechenden Arbeitszeitregelungen befolgt werden. Der Verordnungsentwurf soll dazu beitragen, dass diese Pflicht erfüllt wird.

Eine eigene Verordnung zur Arbeitszeitregelung für Personen, die nicht gesetzlichen oder tariflichen Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung unterliegen, würde aber eine wesentlich umfassendere Regelung und somit einen weitergehenden Eingriff darstellen.

Deshalb wird zunächst geregelt, dass Eisenbahnen Arbeitszeitregelungen aufzustellen haben, zumal sich die Länder mehrfach für eine solche Regelung ausgesprochen haben.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

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

Bundesrat

Drucksache 307/16

07.06.16

Vk - AIS

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 6. Juni 2016

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1, Nummer 2 und Nummer 5 jeweils in Verbindung mit Absatz 3 Satz 5 und mit Absatz 5 Satz 1 und Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa , § 26 Absatz 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b, § 26 Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) und § 26 Absatz 5 Satz 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe c des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales;
- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung 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 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, § 26 Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) 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,
- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a und d 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 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, § 26 Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) 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:

Artikel 1**Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung**

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II 1967 S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 47 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „die Beamten, Angestellten, Arbeiter und Bahnagenten sowie ihre Vertreter“ durch das Wort „Personen“ ersetzt.

bb) In Nummer 3 werden die Wörter „Leiter von Bahnhöfen“ gestrichen.

cc) Nummer 9 wird durch folgende Nummern 9 und 10 ersetzt:

„9. Triebfahrzeugführer, einschließlich Bediener von Kleinlokomotiven und Führer von Nebenfahrzeugen,

10. Heizer und Triebfahrzeugbegleiter.“

b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Eisenbahnen haben Regelungen über die Arbeitszeit und Ruhezeit von Betriebsbeamten aufzustellen, soweit nicht gesetzliche oder tarifvertragliche Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung gelten. Die Regelungen müssen mindestens den gesetzlichen Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung entsprechen.“

2. In § 48 Absatz 1 wird die Angabe „21“ durch die Angabe „20“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung

Die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung vom 7. Juli 2000 (BGBl. I S. 1023), die durch Artikel 4 der Verordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b werden die Wörter „den sicheren Bau und“ gestrichen.
2. In § 5 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems nach Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16)“ durch die Wörter „Aufzeichnungen nach § 4 Absatz 4 und 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ ersetzt.

Artikel 3

Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung

In § 7 Absatz 2 der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung vom 22. November 2013 (BGBl. I S. 4008) werden die Wörter „des mündlichen Teils der Prüfung“ gestrichen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

In Einzelfällen nehmen Triebfahrzeugführer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, Arbeitsaufträge entgegen, die zu überlangen Arbeitszeiten führen, so dass Ruhezeiten nicht ausreichend berücksichtigt werden. Dies führt nicht nur zur Gefährdung der Sicherheit und der Gesundheit der Triebfahrzeugführer, sondern auch zur Gefährdung der Betriebssicherheit des Eisenbahnsystems.

Vor diesem Hintergrund haben die Länder auf der Sitzung des Länderausschusses Eisenbahnen und Bergbahnen vom 24./25. September 2013 gefordert, dass Eisenbahnen, Regelungen über die Arbeitszeit der von ihnen eingesetzten Personen aufzustellen haben. Auf der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder vom 5./6. März 2014 und vom 10./11. September 2014 haben die Länder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgefordert, eine entsprechende rechtliche Änderung vorzunehmen.

Die Eisenbahnen sind aufgrund ihrer Pflicht nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), den Betrieb sicher zu führen, dafür verantwortlich, überlange Arbeitszeiten der von ihnen eingesetzten Personen zu verhindern. Dies wird durch die Einhaltung gesetzlicher und tarifvertraglicher Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung sichergestellt. Allerdings sind von diesen Regelungen nur Personen erfasst, die in einem Arbeitsverhältnis stehen. Deshalb soll eine allgemeine, ausdrückliche Verpflichtung festgeschrieben werden, dass Eisenbahnen Regelungen über die Arbeitszeit der von ihnen eingesetzten Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben aufzustellen haben.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Mantelverordnung enthält Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), Änderungen der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) und eine Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV).

Durch die Änderung der EBO werden die Eisenbahnen verpflichtet, Regelungen über die Arbeitszeit der von ihnen eingesetzten Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben aufzustellen, soweit nicht bereits gesetzliche und tarifvertragliche Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung gelten. Schließlich ist die Einhaltung von Arbeitszeitregeln, neben der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz der Betroffenen, auch unter dem Aspekt der Eisenbahnsicherheit von großer Bedeutung.

Darüber hinaus dient die Änderungsverordnung der Rechtsbereinigung von Vorschriften.

III. Alternativen

Da es im Eisenbahnbereich zu Überschreitungen von Arbeitszeiten - insbesondere seitens der Triebfahrzeugführer - kommt, besteht Handlungsbedarf nicht nur im Hinblick auf die Gesundheit und Sicherheit der betroffenen Personen, sondern auch im Hinblick auf die Eisenbahnbetriebssicherheit.

Eisenbahnen sind nach § 4 Absatz 3 AEG für die Betriebssicherheit verantwortlich. Sie haben die Pflicht sicherzustellen, dass die von ihnen eingesetzten Personen ausgeruht ihre Arbeit verrichten. Der Verordnungsentwurf soll dazu beitragen, dass diese Pflicht erfüllt wird.

Eine eigene Verordnung zur Arbeitszeitregelung für Personen, die nicht gesetzlichen oder tariflichen Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung unterliegen, würde hingegen eine wesentlich umfassendere Regelung und somit einen weitergehenden Eingriff darstellen.

Deshalb wird geregelt, dass Eisenbahnen Arbeitszeitregelungen aufzustellen haben, zumal sich die Länder mehrfach für eine solche Regelung ausgesprochen haben.

IV. Ermächtigungsgrundlage

Ermächtigungsgrundlagen sind für:

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1, Nummer 2 und Nummer 5 jeweils in Verbindung mit Absatz 3 Satz 5 und mit Absatz 5 Satz 1 und Satz 2 AEG

- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a und d in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und mit Absatz 5 Satz 1 AEG

- Artikel 3: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 AEG

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

Diese Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar. Sie konkretisiert die Vorschrift des § 4 Absatz 3 AEG.

VI. Regelungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Nachhaltigkeitsindikatoren „Gesundheit“ und „sichere Mobilität“ sind positiv berührt: Die Vorschriften der Mantelverordnung dienen sowohl der Gesundheit der Betriebsbeamten im Sinne des § 47 EBO als auch der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Dies führt letztendlich zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

Keiner.

Die neue Regelung in § 47 Absatz 6 EBO enthält keine neue Verpflichtung der Eisenbahnen. Die Eisenbahnen sind nämlich bereits nach § 4 Absatz 3 AEG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Im Rahmen dieser Verpflichtung haben sie darauf zu achten, dass Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden.

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 Regelun-

gen getroffen werden, die sich spezifisch auf die Lebenssituation von Frauen und Männern auswirken.

VII. Befristung

Eine Befristung der Verordnung kommt nicht in Betracht, weil die geänderten Vorschriften keine Befristung vorsehen.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1 (Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

Zu Nummer 1 (§ 47 EBO)

Zu Buchstabe a (§ 47 Absatz 1 EBO)

In § 47 Absatz 1 werden „die Beamten, Angestellten, Arbeiter und Bahnagenten sowie ihre Vertreter“ durch den Begriff „Personen“ ersetzt.

Mit Betriebsbeamten sind keine Beamten im verfassungs-, beamten- oder haushaltsrechtlichen Sinn gemeint, sondern die in Absatz 1 aufgeführten Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben. Unter den Begriff Betriebsbeamte fallen somit die aufgeführten Personen, unabhängig von deren arbeits- oder dienstrechtlichen Stellung. Ausschlaggebend ist die Art der jeweiligen Tätigkeit.

Des Weiteren werden in Nummer 3 die Wörter „Leiter von Bahnhöfen“ gestrichen. Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung, da die Funktion und die betrieblichen Aufgaben dieser Personengruppe bereits in Nummer 1 erfasst werden. Die Aufzählung in Nummer 9 wird derart umformuliert, dass der Begriff des Triebfahrzeugführers nunmehr auch Bediener von Kleinlokomotiven und Führer von Nebenfahrzeugen erfasst. Mit dieser Änderung wird die EBO an § 2 Nummer 1 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) angepasst. Zudem werden die Berufsgruppen der Heizer und Triebfahrzeugbegleiter aus der Nummer 9 herausgelöst und in der angefügten Nummer 10 geregelt, um eine klarere Abgrenzung zwischen dem Triebfahrzeugführer und den ihn unterstützenden Betriebsbeamten zu schaffen.

Zu Buchstabe b (§ 47 Absatz 6 EBO)

Im Eisenbahnbetrieb können sich Gefahren oder Unfälle ergeben, die infolge von fehlerhaftem Verhalten (Fehlbedienung) von Betriebsbeamten oder durch deren körperlich-geistigen Zustand ausgelöst werden. Überbelastung und Übermüdung der Betriebsbeamten erhöhen die Wahrscheinlichkeit von menschlichen Fehlern und Beeinträchtigungen des körperlich-geistigen Zustands. Sie wirken sich somit auf die Sicherheit und die Gesundheit der Betriebsbeamten sowie auf die Eisenbahnbetriebssicherheit aus und müssen daher eingedämmt werden.

Hintergrund der Einführung der Regelung zur Arbeitszeitgestaltung ist, dass in Einzelfällen Triebfahrzeugführer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, unter starkem wirtschaftlichen Druck stehen. Dadurch besteht die Tendenz Arbeitsaufträge entgegenzunehmen, die überlange Arbeitszeiten mit sich bringen kann.

Die Eisenbahnen sind nach § 4 Absatz 3 AEG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Sie sind aus dieser Sicherheitsverantwortung heraus dafür verantwortlich, dass alle von ihnen eingesetzten Personen ausgeruht und hinreichend konzentriert den Dienst verrichten. Diese Verpflichtung ergibt sich auch aus § 4 Absatz 1 Nummer 4 EBV, nach der der Eisenbahnbetriebsleiter die Diensterteilung des Betriebspersonals vom Standpunkt der Sicherheit zu überwachen hat. Im Rahmen dieser Verpflichtung haben sie darauf zu achten, dass die entsprechenden Arbeitszeitregelungen befolgt werden. Dies wird durch Einhaltung gesetzlicher und tarifvertraglicher Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung sichergestellt. Solche Arbeitszeitvorschriften erfassen aber nur Arbeitnehmer und Beamte. Personen, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, werden hingegen nicht erfasst.

Da es für die letztgenannten Personen bisher keine explizite Regelung gibt, sollen die Eisenbahnen durch die Ergänzung ausdrücklich dazu verpflichtet werden, Regelungen über die Arbeits- und Ruhezeit von Betriebsbeamten aufzustellen. Zur Sicherstellung der Betriebssicherheit im Eisenbahnsystem müssen diese Regelungen mindestens den gesetzlichen Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung vergleichbarer Arbeitnehmer entsprechen. Strengere betriebliche Vorgaben sind möglich. Weiterhin wird die Nachweisbarkeit der aufgestellten Regelungen durch eine Dokumentationspflicht sichergestellt. Zudem haben die Eisenbahnunternehmen dafür Sorge zu tragen, dass die aufgestellten Regelungen ihren Beschäftigten zugänglich gemacht werden, um diesen die Möglichkeit zur Kenntnisnahme einzuräumen.

Die Regelung erfasst aber nicht nur Triebfahrzeugführer, sondern alle in § 47 Absatz 1 aufgezählten Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben. Schließlich haben diese Personen eine hohe Verantwortung und leisten einen wichtigen Beitrag für den sicheren Eisenbahnbetrieb.

Mit dieser Regelung bleibt die Gültigkeit und Anwendbarkeit des Arbeitszeitgesetzes für Eisenbahnen unberührt. Dies gilt auch für abhängig Beschäftigte, für die sich Regelungen zur Arbeitszeitgestaltung oft in Tarifverträgen finden. Mit gesetzlichen und tarifvertraglichen Vorschriften zur Arbeitszeitgestaltung sind das Arbeitszeitgesetz, Beamtenengesetze sowie die darin zugelassenen tarifvertraglichen Regelungen gemeint.

Zu Nummer 2 (§ 48 Absatz 1 EBO)

Das Mindestalter des Triebfahrzeugführers wird entsprechend § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 TfV von 21 Jahren auf 20 Jahre gesenkt.

Zu Artikel 2 (Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 4 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b EBV)

Mit dem Siebten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ist die Verpflichtung für Eisenbahnen in § 4 AEG aufgehoben worden, Fahrzeuge sicher zu bauen. Nunmehr wird demjenigen, der den Antrag auf Genehmigung der Inbetriebnahme stellt, die Verantwortung für den sicheren Bau zugewiesen, dass Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme genügen.

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 1 Satz 1 EBV)

§ 5 Absatz 1 verweist im Hinblick auf die Aufzeichnungspflicht auf den § 4 Absatz 4 und 5 AEG. Grund hierfür ist die Änderung des § 4 AEG, die durch das Siebte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften erfolgt ist.

Die Änderung enthält die bereits bestehende Verpflichtung für Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG einzurichten und Aufzeichnungen hierüber zu führen. Die Eisenbahnen, die einer vorgenannten Genehmigung nicht bedürfen, haben ein dem Sicherheitsmanagement angelehntes System einzurichten, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten, und über deren Inhalt Aufzeichnungen zu führen.

Zu Artikel 3 (§ 7 Absatz 2 TfpV)

Entsprechend der Regelung in § 7 Absatz 3 Satz 4 TfV darf kein Prüfer den Prüfling zuvor ausgebildet haben. Diese Regelung ist notwendig, um größtmögliche Objektivität sicherzustellen und Interessenkonflikte zu vermeiden.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.