

**25.09.19**

Vk

## **Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

### **Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

#### **A. Problem und Ziel**

Mit der vorliegenden Mantelverordnung erfolgt eine Anpassung mehrerer Verordnungen an das Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung und eine Anpassung an eine geänderte europäische Richtlinie, die Richtlinie über Eisenbahnsicherheit. Ferner soll ein Vertragsverletzungsverfahren teilweise beendet werden.

Das Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2016/2058 hatte die EU-Kommission eingeleitet, weil die Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit nicht vollständig in deutsches Recht umgesetzt worden ist.

Daneben erfolgt vorab zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union eine Anpassung an das Kapitel V der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit. Die Richtlinie (EU) 2016/798 ersetzt die Richtlinie 2004/49/EG.

Mit den geplanten Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird zudem eine Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erforderlich.

#### **B. Lösung**

Zur Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG und teilweise der Richtlinie (EU) 2016/798 und des genannten Änderungsbedarfs enthält die Mantelverordnung Änderungen

- der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und
- der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung.

Zur Anpassung an das Fünfte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes enthält die Mantelverordnung Änderungen

- der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und
- der Bundeseisenbahngebührenverordnung.

## **C. Alternativen**

Die Richtlinie 2004/49/EG und die Richtlinie (EU) 2016/798 können nur durch Anpassung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung umgesetzt werden. Das Vertragsverletzungsverfahren erfordert ebenfalls eine Änderung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung. Durch die Änderungen des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden Anpassungen an den Übergangsvorschriften der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erforderlich. Die Alternative wäre, eine Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung nicht vorzunehmen, mit der Folge, dass nach Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Verpflichtungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung unmittelbar gelten.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von 250 Stunden.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 15 000 Euro pro Jahr. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand besteht aus einer geänderten Informationspflicht mit Bürokratiekosten von rund 15 000 Euro jährlich.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene besteht aus einem jährlichen Erfüllungsaufwand von circa 120 000 Euro bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung und einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 86 000 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich dabei jeweils um Personalaufwand.

Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung beläuft sich auf 1,8 Stellen des gehobenen Dienstes. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 1,5 Stellen des mittleren Dienstes und 0,2 Stellen des gehobenen Dienstes. Dem zusätzlichen Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt stehen Gebühren in Höhe von rund 80 000 Euro gegenüber. Der entstehende Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln soll finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Auf Länderebene (inkl. Kommunen) entsteht kein Erfüllungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

Kosten durch Gebühren in Höhe von insgesamt 80 000 Euro jährlich entstehen beim Bürger durch Beantragung eines Triebfahrzeugführerscheins und durch die Bearbeitung von Aussetzungen und Entziehungen von Triebfahrzeugführerscheinen. Weitere Kosten durch Gebühren entstehen dem Bürger oder der Wirtschaft nicht. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.



**25.09.19**

Vk

**Verordnung  
des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

**Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher  
Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 23. September 2019

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Daniel Günther

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Vierzehnte 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  
Prof. Dr. Helge Braun



## Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften<sup>1)</sup>

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet aufgrund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 10, 12 bis 14 jeweils 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 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10, 12 bis 14 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden sind und § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden ist und
- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 1a, Absatz 3 Satz 6 und 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 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), § 26 Absatz 1a und Absatz 3 Satz 6 zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I 2804) geändert worden sind sowie § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

### Artikel 1

#### Änderung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305, 1319) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Wörter „, soweit diese dem Bund obliegt“ durch die Wörter „auf den in § 5b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Infrastrukturen“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

---

<sup>1)</sup> Artikel 1 und Artikel 2 dieser Verordnung dienen der teilweisen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141).

„Schuld- oder Haftungsfragen sind nicht Gegenstand der Untersuchung.“

b) Die Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„(2) Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (Untersuchungsstelle) hat nach schweren Unfällen gemäß Artikel 3 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141) in der jeweils geltenden Fassung Untersuchungen durchzuführen. In den übrigen Fällen gefährlicher Ereignisse im Sinne von § 5b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes kann sie Untersuchungen durchführen. Die Entscheidung nach Satz 2 trifft die Untersuchungsstelle nach pflichtgemäßem Ermessen und der Maßgabe des Artikels 20 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 unverzüglich, spätestens innerhalb von zwei Monaten nach dem Eingang der Meldung des gefährlichen Ereignisses.“

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Untersuchungsstelle gemäß Anlage unverzüglich sämtliche gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb nach Maßgabe des Artikels 3 Nummer 11 bis 13 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu melden. Die Untersuchungsstelle kann eine bestimmte Form der Meldung vorschreiben. Die nach Satz 1 Verpflichteten haben der Untersuchungsstelle fehlende oder zum Zeitpunkt der Abgabe der Meldung noch nicht verfügbare Informationen nach der Anlage unverzüglich nachzureichen und auf dem neuesten Stand zu halten.“

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass eine Meldung nicht abgegeben worden ist, informiert sie unverzüglich die Untersuchungsstelle.“

d) Der Absatz 4 wird Absatz 5 und die Wörter „den Untersuchungsbehörden“ werden durch die Wörter „der Untersuchungsstelle“ ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

### „§ 3

#### Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten und der Agentur sowie Unterrichtung der Länder

(1) Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat oder ein in einem anderen Mitgliedstaat registriertes oder dort instand gehaltenes Fahrzeug an einem gefährlichen Ereignis beteiligt ist, kann die Untersuchungsstelle dieses Mitgliedstaates von der Untersuchungsstelle hinzugezogen werden. In diesem Fall ist ihr die Mitwirkung an der Untersuchung zu ermöglichen, soweit Gegenseitigkeit nach § 5d Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes besteht. Im Übrigen kann eine Mitwirkung der Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates an einer Untersuchung erfolgen, wenn das gefährliche Ereignis nicht eindeutig dem Inland oder Ausland zugeordnet werden kann oder an der Grenze eingetreten ist.

(2) Führt die Untersuchungsstelle eine Untersuchung durch, so teilt sie dies der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agentur) innerhalb von sieben Tagen nach Beginn der Untersuchung mit. Diese Mitteilung muss Datum, Uhrzeit und Ort des gefährlichen Ereignisses sowie Art und Folgen in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden enthalten.

(3) Auf Einladung der Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates darf sich die Untersuchungsstelle an Untersuchungen in diesem Mitgliedstaat beteiligen.

(4) Hat sich ein gefährliches Ereignis auf einer nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur ereignet, wird die zuständige Genehmigungsbehörde des Landes unverzüglich hierüber unterrichtet.“

4. In § 4 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „zuständigen Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „Untersuchungsstelle“ ersetzt.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „Untersuchungsstelle“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Untersuchungsstelle erstellt einen Untersuchungsbericht. Der Untersuchungsbericht berücksichtigt die Vorgaben des Anhangs V 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 („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44; L 220 vom 21.6.2004, S. 16; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9) geändert worden ist, und enthält, soweit erforderlich, die im Zusammenhang mit der Untersuchung ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen.“

c) Die Absätze 4 und 5 werden wie folgt gefasst:

„(4) Die Untersuchungsstelle kann

1. schriftlich die betroffenen Eisenbahnen, Halter, Hersteller, die Sicherheitsbehörde, die Agentur sowie die beteiligten Rettungsdienste und
2. durch Bekanntmachung auf ihrer Internetseite Unfallopfer und deren Angehörige sowie Eigentümer beschädigter Sachen, einschließlich ihrer bevollmächtigten Vertreter,

darauf hinweisen, dass sie den Entwurf des Untersuchungsberichts, mit Ausnahme des gesonderten Berichtsteils im Sinne des Absatzes 3, schriftlich anfordern und sich zu den für die Ursachenfeststellung maßgeblichen Tatsachen innerhalb einer von der Untersuchungsstelle festgelegten angemessenen Frist schriftlich äußern können. Die Untersuchungsstelle hält die nach Satz 1 Nummer 2 genannten Personen auf deren Verlangen und bei berechtigtem Interesse über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.

(5) Die Untersuchungsstelle erstellt und veröffentlicht den Untersuchungsbericht nach Absatz 2 unverzüglich und leitet ihn der Agentur und im Fall des § 3 Absatz 4 der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes zu. Jegliche Art der Veröffentlichung erfolgt ohne den gesonderten Berichtsteil. Auch den Betroffenen im Sinne des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 wird der Untersuchungsbericht ohne den gesonderten Berichtsteil zugeleitet. Die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts soll nicht später als zwölf Mona-

te nach dem gefährlichen Ereignis erfolgen. Kann der Untersuchungsbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, gibt die Untersuchungsstelle mindestens zu jedem Jahrestag des gefährlichen Ereignisses einen Zwischenbericht heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige aufgetretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden.“

6. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „Untersuchungsstelle“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „schwerer Unfälle“ durch die Wörter „gefährlicher Ereignisse“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Sicherheitsempfehlungen sind an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an die Agentur und andere Stellen oder Behörden oder an andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu richten. Die Sicherheitsbehörde stellt im Rahmen ihrer Befugnisse sicher, dass die an sie gerichteten Sicherheitsempfehlungen, auch solche anderer Mitgliedstaaten, beachtet und, soweit erforderlich, umgesetzt werden. Die Adressaten von Sicherheitsempfehlungen unterrichten die Untersuchungsstelle regelmäßig, spätestens bis zum 31. August jeden Jahres über die auf Grund der Sicherheitsempfehlungen ergriffenen oder geplanten Maßnahmen. Im Fall einer Sicherheitsempfehlung, die durch einen anderen Mitgliedstaat ausgesprochen worden ist, gilt Satz 3 mit der Maßgabe, dass die Sicherheitsbehörde diesen unterrichtet.“

7. In § 7 Absatz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „Untersuchungsstelle“ ersetzt.

8. § 8 wird aufgehoben.

9. § 9 wird § 8 und wie folgt gefasst:

#### „§ 8

#### Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 3 Satz 1 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht,
2. entgegen § 2 Absatz 3 Satz 3 eine Information nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig nachreicht oder nicht auf dem neuesten Stand hält oder
3. entgegen § 4 Absatz 2 eine Unfallstelle, eine Unfallspur, ein Fahrzeug, ein Fahrzeugteil oder sonstigen Inhalt eines Fahrzeugs verändert.“

10. Nach § 8 wird folgende Anlage eingefügt:

„Anlage (zu § 2 Absatz 3)

**Inhalt der Meldung im Fall von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb**

I. Die Meldung umfasst

1. den Namen und die Anschrift der meldenden Eisenbahn unter Angabe eines Ansprechpartners,
2. die Benennung der Ereignisart,
3. den Ereignistag und die Uhrzeit,
4. Angaben zu
  - a) dem Ereignisort, aufgeführt nach
    - aa) dem Bundesland,
    - bb) der Betriebsstelle und den benachbarten Betriebsstellen und
    - cc) der Streckennummer und des Streckenkilometers,
  - b) der Zugsicherungseinrichtung,
  - c) dem Zugfunk,
  - d) dem Betriebsverfahren und
  - e) einem erteilten Nothaltauftrag,
5. die Benennung der beteiligten Eisenbahnen,
6. die Angabe der Zugnummern und der Zuggattungen der beteiligten Züge,
7. Angaben zum Hergang des gefährlichen Ereignisses,
8. Angaben über die Folgen, dargestellt nach Personenschäden, Sachschäden und der Beteiligung von Gefahrgut, und
9. Angaben zur Ursache des gefährlichen Ereignisses und, soweit die Ursache nicht eindeutig bestimmbar ist, über die vermutete Ursache des gefährlichen Ereignisses.

II. Zusätzlich zu den Angaben nach I. melden Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

1. Angaben zu der Bezeichnung und Nummer der betroffenen Gleise, Weichen und Gleissperren,
2. Angaben zu der Signalbezeichnung,
3. Angaben zu der Bezeichnung und Bauform der beteiligten Stellwerke,
4. den Bahnübergang, die Art der Sicherung des Bahnübergangs und der Überwachung des Bahnübergangs und dessen Bauform und
5. die örtlich aktuell zugelassene Geschwindigkeit.

III. Zusätzlich zu den Angaben nach I. melden Eisenbahnverkehrsunternehmen:

1. die europäische Fahrzeugnummer der beteiligten Fahrzeuge,
2. die Art der beteiligten Fahrzeuge und
3. das Abfertigungsverfahren.“

## Artikel 2

### Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung

Die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305, 1318), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 1

##### Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für das öffentliche Eisenbahnsystem im übergeordneten Netz nach § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(2) Die Verordnung gilt nicht

1. für Eisenbahnen, die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen,
2. für Eisenbahnen, die ausschließlich Fahrzeuge für historische oder touristische Zwecke nutzen, und
3. für Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

Abweichend von Satz 1 Nummer 3 gilt die Verordnung für Schienenwege der Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a und b des Eisenbahnregulierungsgesetzes.“

2. § 3 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 3

##### Sicherheitsvorschriften

(1) Sicherheitsvorschriften dürfen nur dann erlassen oder herausgegeben werden,

1. wenn die Sicherheitsvorschrift noch nicht abgedeckt ist durch

- a) eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität,
  - b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode oder
  - c) die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/554 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung oder
2. wenn es zur Gewährleistung oder Wiederherstellung der Eisenbahnsicherheit dringend erforderlich ist.

Ausgenommen von den Anforderungen nach Satz 1 sind bereits notifizierte Sicherheitsvorschriften, die aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen angepasst werden müssen.

(2) Eisenbahnen und Sektororganisationen haben der Sicherheitsbehörde den Entwurf einer Sicherheitsvorschrift einschließlich einer Begründung der Notwendigkeit spätestens vier Monate vor der geplanten Veröffentlichung der Sicherheitsvorschrift zur Prüfung vorzulegen.

(3) Die Sicherheitsbehörde notifiziert der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agentur) spätestens drei Monate vor der geplanten Veröffentlichung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

1. die Entwürfe von Sicherheitsvorschriften nach Absatz 2 und
2. die Entwürfe von Sicherheitsvorschriften, die die Sicherheitsbehörde selbst erlässt.

(4) Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht die Listen der zu notifizierenden Sicherheitsvorschriften auf ihrer Internetseite. Sie ändert bei Bedarf nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftskreise die Liste der zu notifizierenden Sicherheitsvorschriften.

(5) Bei dringlichen Präventionsmaßnahmen können Sicherheitsvorschriften sofort angewendet werden. Bei Sicherheitsvorschriften nach Absatz 2 bedarf es der Zustimmung der Sicherheitsbehörde. Die Sicherheitsbehörde notifiziert die Sicherheitsvorschrift umgehend nach Erlass und begründet deren Dringlichkeit. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erhält die notifizierte Sicherheitsvorschrift zur Kenntnis.“

3. § 6 Satz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden nach der Angabe „Richtlinie 2004/49/EG“ die Wörter „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 („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44; L 220 vom 21.6.2004, S. 16; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9) geändert worden ist,“ eingefügt.
- b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. Angaben über Mängel und Störungen im Eisenbahnbetrieb, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war, und die infolgedessen ergriffenen Maßnahmen.“

### Artikel 3

## Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705, 1010), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 2 werden die Wörter „nach § 2 Absatz 3c Nummer 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ durch die Wörter „nach Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe e und f des Eisenbahnregulierungsgesetzes“ ersetzt.
2. § 21 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 21

#### Übergangsvorschriften

(1) Auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken können bis zum 4. August 2020 abweichend von § 5 Absatz 2 Satz 3 die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 bestehenden örtlichen, zwischen den Eisenbahnen, den zuständigen Behörden oder den Staaten abgeschlossenen Vereinbarungen zur Nutzung der Sprache eines Nachbarstaates weiter angewendet werden.

(2) Für Triebfahrzeugführer, die ihre Fahrberechtigung oder ihre Erlaubnis nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen vor dem 1. Januar 2016 erlangt haben, ist die Anlage 4 in der bis zum 31. Dezember 2015 geltenden Fassung weiter anzuwenden.

(3) Für

1. Triebfahrzeugführer, die Triebfahrzeuge auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen für Eisenbahnen bewegen, die auf Grund des § 7a oder des § 7c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Fassung vom 29. März 2019 (BGBl. I S. 347) erstmalig einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, und
2. Unternehmer, die auf Grund des § 7a oder des § 7c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Fassung vom 29. März 2019 (BGBl. I S. 347) erstmalig einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen,

gelten die Verpflichtungen dieser Verordnung ab dem ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des dritten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres]. Triebfahrzeugführer, denen Erlaubnisse nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen erteilt worden sind, dürfen ihre berufliche Tätigkeit auf Grund ihrer Erlaubnisse bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des dritten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] weiter ausüben. Die zuständige Behörde stellt für Triebfahr-

zeugführer nach Satz 1 Nummer 1 die Erlaubnisse nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen auf einen Triebfahrzeugführerschein nach dieser Verordnung um, soweit bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des zweiten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] ein Antrag auf Umstellung gestellt wird. In den Fällen des Satzes 3 gilt die Frist nach § 8 Absatz 3 nicht. Die zuständige Behörde berücksichtigt bei ihrer Entscheidung die gesamten beruflichen Befähigungen, die der Triebfahrzeugführer erworben hat.“

## Artikel 4

### Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Der Anlage 1 (zu § 2 Absatz 1), Teil I Abschnitt 10 der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270) geändert worden ist, wird folgende Nummer 10.7 angefügt:

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
„10.7	Umstellen einer Fahrerlaubnis auf einen Triebfahrzeugführerschein	§ 21 Absatz 3 TfV	150 Euro“.

## Artikel 5

### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den [...]

Der Bundesminister für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

[...]

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Mit der vorliegenden Mantelverordnung erfolgt eine Anpassung an geänderte gesetzliche Vorgaben. Ferner soll ein Vertragsverletzungsverfahren teilweise beendet werden.

Das Vertragsverletzungsverfahren hatte die EU-Kommission eingeleitet, weil die 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 in Bezug auf Vorgaben hinsichtlich des Inhalts des Sicherheitsberichts, der Untersuchungspflicht sowie der Meldung von Unfällen und Störungen nicht richtig in deutsches Recht umgesetzt worden ist.

Die Beseitigung des Umsetzungsdefizits in der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung wird genutzt, um eine Anpassung an die geänderte Rechtslage nach dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 vorzunehmen.

Darüber hinaus erfolgt in diesem Zusammenhang die Umsetzung des Artikels 8 und des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit durch Anpassungen in der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und in der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung.

Schließlich sollen in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung Übergangsvorschriften im Hinblick auf das Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geschaffen werden.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Zur Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG sowie der Richtlinie (EU) 2016/798 und des oben genannten Änderungsbedarfs enthält die Mantelverordnung Änderungen

- der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung,
- der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung,
- der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und
- der Bundeseisenbahngebührenverordnung.

#### **III. Alternativen**

Die Richtlinie 2004/49/EG und die Richtlinie (EU) 2016/798 können nur durch Anpassung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung umgesetzt werden. Das Vertragsverletzungsverfahren erfordert ebenfalls eine Änderung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung. Durch die Änderungen des Fünften Gesetzes zur Änderung

des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden Anpassungen an den Übergangsvorschriften der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erforderlich. Die Alternative wäre, eine Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung nicht vorzunehmen, mit der Folge, dass nach Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Verpflichtungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung unmittelbar gelten.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 12 bis Nummer 14 jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 3: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 4: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 1a, Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Die Verordnung unterliegt der Zustimmung des Bundesrates.

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

Durch diese Verordnung erfolgen notwendige Anpassungen an das Recht der Europäischen Union.

#### **VI. Gesetzesfolgen**

##### **1. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Regelungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Verordnungsentwurf positiv berührt: Durch die weitere Angleichung an die europäischen Vorschriften wird ein Beitrag geleistet, einen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies führt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene.

##### **2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

##### **3. Erfüllungsaufwand**

###### **3.1 Für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von 250 Stunden.

Vorschrift	Vorgabe für den Bürger Informationspflicht	Periodizität	Fallzahl	Zeitaufwand in Stunden	
				pro Fall	jährlich
§ 21 Absatz 3 Satz 3 und § 8 Absatz 5 TfV	Beantragung der Umstellung einer Fahrerlaubnis in einen Führerschein und Verlängerung eines Führerscheins	0,1	5 000	30 min	250 h

Erläuterung:

Nach § 21 Absatz 3 Satz 3 TfV besteht die Möglichkeit, dass Triebfahrzeugführer, die Triebfahrzeuge für Eisenbahnen bewegen, die nach dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erstmalig einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, einen Antrag auf Umstellung einer bestehenden Fahrerlaubnis in einen Triebfahrzeugführerschein stellen. Durch die Neuerungen des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterfallen diese Triebfahrzeugführer den Anforderungen der TfV. Durch die Umstellungsmöglichkeit entfällt das Erfordernis, einen Antrag auf Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins zu stellen. Hierdurch entfällt auch die Durchführung des entsprechenden Verfahrens mit den nach der TfV vorgesehenen Nachweisen. Für die Beantragung der Umstellung wird daher ein Aufwand von 30 Minuten angesetzt. Nach § 8 Absatz 5 TfV ist der Triebfahrzeugführerschein zehn Jahre lang gültig und kann verlängert werden (Periodizität 0,1).

Nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes ist von circa 5 000 Fällen auszugehen, in denen Triebfahrzeugführer aufgrund der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine Fahrerlaubnis nach der TfV benötigen. Die Anzahl der Fälle ist wie folgt ermittelt: Derzeit sind für die 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in den Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung fallen, circa 45 000 Triebfahrzeugführer beschäftigt. Das bedeutet, dass auf jedes der genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen durchschnittlich 180 Triebfahrzeugführer entfallen, die eines EU-Triebfahrzeugführerscheins bedürfen. Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden circa 200 Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr als bislang vom Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfasst, da diese Eisenbahnverkehrsunternehmen zukünftig einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen. Für diese Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine durchschnittliche Anzahl von 30 Triebfahrzeugführern pro Eisenbahnverkehrsunternehmen geschätzt. Die Zahl der geschätzten Triebfahrzeugführer (circa 30) für die zukünftig in den Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ist niedriger angesetzt als die Anzahl der durchschnittlichen Triebfahrzeugführer (180) für die bislang bereits in den Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, da vermutet wird, dass die bislang noch nicht von der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfassten Unternehmen einen kleineren Geschäftsbereich haben und entsprechend weniger Triebfahrzeugführer benötigen. Die Fallzahl ergibt sich aus der Multiplikation der neu in den Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der geschätzten Anzahl an Triebfahrzeugführern. Daraus ergibt sich rechnerisch eine Fallzahl von 6 000 Fällen. Da aber nicht damit gerechnet werden kann, dass in allen potentiellen Umschreibungsfällen tatsächlich ein Antrag gestellt wird, ist abzüglich eines Sicherheitsabschlags in Höhe von 1 000 Fällen von einer Fallzahl von 5 000 auszugehen. Daraus ergibt sich folgender jährlicher Zeitaufwand:  $0,5 \text{ h} \times 5 000 \text{ Fälle} \times 0,1 = 250 \text{ h}$ .

### 3.2 Für die Wirtschaft

Durch eine geänderte Informationspflicht entsteht der Wirtschaft ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 15 000 Euro an Bürokratiekosten pro Jahr.

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall	jährlich
§ 2 Absatz 3 Satz 1 und Satz 3 sowie Anlage EUV	Abgabe der Meldung eines gefährlichen Ereignisses	2 800	4,78 Euro	13 380 Euro

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet die Abgabe einer Meldung sowie das Nachreichen von Informationen zu gefährlichen Ereignissen. Die Meldungen sind in folgende Kategorien einzugruppiert: schwerer Unfall, Unfall, Störung. Die angenommene Fallzahl basiert auf der Auswertung einer Statistik der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung. Hiernach wurden vor dieser Verordnung im Jahresdurchschnitt circa 2 300 Fälle durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemeldet. Da mit dieser Verordnung auch Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Meldung verpflichtet sind, steigt die Anzahl der meldepflichtigen Ereignisse um mindestens 2 300 Fälle, da jedenfalls immer auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem gefährlichen Ereignis beteiligt ist. Es kann auch vorkommen, dass zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem gefährlichen Ereignis beteiligt sind. Hierdurch erhöht sich die Anzahl der Meldungen, da jedes der beteiligten Unternehmen zur Meldung verpflichtet ist. Aufgrund der der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung vorliegenden Informationen wird die Anzahl der Fälle, bei denen mehr als ein Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem gefährlichen Ereignis beteiligt ist, auf circa 500 taxiert. Insgesamt ergibt sich damit eine Fallzahl von circa 2 800. Pro Fall ist von einer Bearbeitungsdauer von ungefähr zehn Minuten auszugehen. Die Eisenbahnen sind aufgrund ihrer gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere durch eine entsprechende Umsetzung in ihrem jeweiligen Sicherheitsmanagementsystem, ohnehin gehalten, gefährliche Ereignisse zu erfassen, zu analysieren, auszuwerten und Fehler abzustellen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Bearbeitungsdauer von zehn Minuten.

Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 28,10 Euro pro Stunde (Verkehr und Lagerei – durchschnittliches Qualifikationsniveau). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  $(0,17 \text{ h} \times 28,10 \text{ €/h}) \times 2 800 \text{ Fälle} = 13 375,60 \text{ €}$ .

Das Regelungsvorhaben dient der Umsetzung europäischen Rechts. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand, der ausschließlich durch die Umsetzung europäischen Rechts entsteht, ist daher nicht nach dem one-in-one-out-Ansatz zu kompensieren. Er unterfällt der Ausnahme der 1:1-Umsetzung von EU-Recht ins deutsche Recht.

### 3.3 Für die Verwaltung

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene besteht aus einem jährlichen Erfüllungsaufwand von circa 120 000 Euro bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung und einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von circa 86 000 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich dabei jeweils um Personalaufwand.

Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung beläuft sich auf 1,8 Stellen des gehobenen Dienstes. Der voraussichtli-

che zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 1,5 Stellen des mittleren Dienstes und 0,2 Stellen des gehobenen Dienstes. Dem zusätzlichen Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt stehen Gebühren in Höhe von rund 80 000 Euro gegenüber. Der entstehende Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln soll finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Auf Länderebene (inkl. Kommunen) entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall	jährlich
§ 2 Absatz 3 Satz 1 und 3 sowie Anlage EUV	Bearbeitung einer eingehenden Meldung eines gefährlichen Ereignisses	2 800	43,40 Euro	121 520 Euro
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Ein Fall beinhaltet die Bearbeitung einer Meldung sowie die Verarbeitung der Informationen, die durch die Eisenbahnen nachgereicht werden. Die Meldungen sind in folgende Kategorien einzugruppieren: schwerer Unfall, Unfall, Störung. Die Bearbeitung umfasst die Erfassung, Kategorisierung, Dateneingabe und Datenpflege der dargelegten Angaben sowie die Entscheidung, ob eine Untersuchung durchgeführt wird. Durch die Erweiterung der Meldepflichten auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmen ist mit einer geschätzten Anzahl von 2800 Meldungen mehr zu rechnen. Pro Fall ist mit einer durchschnittlichen Bearbeitungsdauer von einer Stunde zu rechnen. Die Zahl basiert auf der Schätzung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung.</p> <p>Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:  <math>(1 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 2 \text{ 800 F\ddot{a}lle} = 121 \text{ 520 €}</math>.</p>				

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Periodizität	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
				pro Fall	jährlich
§ 21 Absatz 3 Satz 3 und Absatz 5 TfV	Bearbeitung eines Antrags auf Umstellung einer Fahrerlaubnis in einen Führerschein und Verlängerung des Führerscheins	0,1	5 000	31,70 Euro	15 850 Euro
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Aufgrund des Inkrafttretens des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes benötigen insgesamt 5 000 Triebfahrzeugführer erstmals einen Triebfahrzeugführerschein nach der TfV (vgl. Ausführungen zu 3.1). Nach § 21 Absatz 3 Satz 3 TfV</p>					

können die bisherigen Fahrerlaubnisse nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen in einen Führerschein nach der TfV umgestellt werden. Ein Fall beinhaltet die Bearbeitung eines Antrags auf Umstellung einer bestehenden Fahrerlaubnis in einen EU-Führerschein nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Pro Fall wird von einer Bearbeitungsdauer von einer Stunde ausgegangen. Die Bearbeitung erfasst dabei die Erfassung eines Antrags, das Anlegen eines Verwaltungsvorgangs, Prüfen der Voraussetzungen und Treffen einer Entscheidung, unter Beachtung der Umstände des Einzelfalles, § 21 Absatz 3 Satz 5 TfV. Ein Triebfahrzeugführerschein ist alle zehn Jahre zu erneuern. Hieraus ergibt sich eine Periodizität von 0,1.

Nach Umschreibung der Fahrerlaubnisse in EU-Führerscheine verbleibt ein gesteigerter Mehraufwand durch eine umfangreichere Pflege des Registers der Führerscheine, sowie der Erteilung von Auskünften aus dem Register und eine Betreuung der Triebfahrzeugführerscheine.

Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den mittleren Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach Anhang VII des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 31,70 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:  $(1 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) \times 5 \text{ 000 Fälle} \times 0,1 = 15 \text{ 850 €}$ .

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall	jährlich
§ 21 Absatz 3 Satz 3 i.V.m. § 11 Absatz 1 TfV	Bearbeitung der Tauglichkeitszertifikate	2 500	23,78 Euro	59 450 Euro

Erläuterung:

Bei den zusätzlichen 5 000 Triebfahrzeugführern, die neu in den Anwendungsbereich der TfV fallen, sind regelmäßig oder anlassbezogen Tauglichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Rund 80 % dieser Triebfahrzeugführer sind unter 55 Jahre. Bei diesen 4 000 Triebfahrzeugführern sind alle drei Jahre Untersuchungen durchzuführen, so dass sich die jährliche Fallzahl auf 1333 beläuft. Bei den 1000 Triebfahrzeugführern, die 55 Jahre alt oder älter sind, sind jährlich Tauglichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Des Weiteren werden anlassbezogene Untersuchungen durchgeführt. Daraus ergibt sich eine Fallzahl von rund 2 500 pro Jahr. Das Eisenbahn-Bundesamt muss die Ergebnisse dieser Untersuchungen sichten, bewerten und in das Register der Triebfahrzeugführerscheine eintragen. Pro Fall geht das Eisenbahn-Bundesamt von einer durchschnittlichen Bearbeitungsdauer von 45 Minuten aus.

Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den mittleren Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den mittleren Dienst 31,70 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:  $(0,75 \text{ h} \times 31,70 \text{ €/h}) \times 2 \text{ 500 Fälle} = 59 \text{ 437,50 €}$ .

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	
			pro Fall	jährlich
§ 21 Absatz 3 Satz 3 i.V.m. § 19 Absatz 3 TfV	Bearbeitung von Aussetzungen und Entziehungen der Triebfahrzeugführerscheine	50	217 Euro	10 850 Euro
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Bei den zusätzlichen 5 000 Triebfahrzeugführern werden insgesamt jährlich 50 Fälle von Aussetzungen und Entziehungen von Triebfahrzeugführerscheinen erwartet. Dies entspricht einer aus dem Erfahrungsschatz des Eisenbahn-Bundesamtes gewonnenen Quote von 1 %. Für diese Fälle ist unter Beachtung der Arbeitsschritte „Anlegen eines Vorgangs“, „Sachverhaltsermittlung“, „Anhörung“, „Entscheidung und Abfassen eines entsprechenden Bescheides“ ein Aufwand von fünf Stunden pro Fall zu erwarten.</p> <p>Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:  <math>(5 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 50 \text{ Fälle} = 10 850 \text{ €}</math>.</p>				

#### 4. Weitere Kosten

Kosten durch Gebühren in Höhe von insgesamt 80 000 Euro jährlich entstehen beim Bürger durch die Beantragung eines Triebfahrzeugführerscheins und durch die Bearbeitung von Aussetzungen und Entziehungen von Triebfahrzeugführerscheinen. Weitere Kosten durch Gebühren entstehen dem Bürger oder der Wirtschaft nicht. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Gebühr
§ 21 Absatz 3 Satz 3 und § 8 Absatz 5 TfV	Umstellung einer Fahrerlaubnis in einen Führerschein und Verlängerung eines Führerscheins	5000 x 0,1	150 €/Fall  75 000 €
§ 21 Absatz 3 i.V.m. § 19 Absatz 3 TfV, § 23 Absatz 5 BGebG und § 15 Absatz 2 VwKostG	Bearbeitung von Aussetzungen und Entziehungen der Triebfahrzeugführerscheine	50	3/4 von 150 €/Fall  5 625 €

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung der Verordnung ist nicht vorgesehen.

Dieses Regelungsvorhaben muss nicht evaluiert werden, weil das Vorhaben keine nennenswerte Änderung des Erfüllungsaufwandes verursacht.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

Nach Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG sind sämtliche schwere Unfälle zu untersuchen. Gleiches gilt gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798, welche die Richtlinie 2004/49/EG ersetzt. Die Umsetzung der Untersuchungspflicht erfolgte in § 5b Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Insoweit war § 1 an die geänderten gesetzlichen Bedingungen anzupassen, welche das Unionsrecht umsetzen.

#### **Zu Nummer 2 (§ 2)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 1 Satz 2)**

Satz 2 dient der Umsetzung des Artikels 20 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798. Die Unfalluntersuchung soll weder Schuld- noch Haftungsfragen klären. Vielmehr soll die Ursache für das gefährliche Ereignis ermittelt werden.

##### **Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 2 und 3)**

In der Verordnung wird statt der Begriffe „Untersuchungsbehörde“ oder „Untersuchungsstelle“, die bislang uneinheitlich verwendet wurden, nunmehr einheitlich der Begriff der „Untersuchungsstelle“ für die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung verwendet. Im Weiteren erfolgt in Absatz 2 eine Anpassung der Bezugnahme auf die Richtlinie (EU) 2016/798. In der Richtlinie (EU) 2016/798 ist der Begriff des „schweren Unfalls“ in Artikel 3 Nummer 12 definiert. Die schweren Unfälle sind zu untersuchen. Die übrigen gefährlichen Ereignisse sind nach Maßgabe der Sätze 2 und 3 zu untersuchen. Hiernach ist der Untersuchungsstelle Ermessen eingeräumt. Satz 3 ist eine ermessensleitende Vorgabe und verweist auf die Wertentscheidung des Artikels 20 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798.

In Absatz 3 Satz 1 wird der meldepflichtige Adressatenkreis um die Eisenbahnverkehrsunternehmen erweitert (Umsetzung des Artikels 21 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG). Die Erweiterung dient ebenfalls der Umsetzung des Artikels 22 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798. Hiernach sind auch Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Meldung gefährlicher Ereignisse verpflichtet. Da nach dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung auf Bundesebene die Aufgabe der Untersuchung gefährlicher Ereignisse exklusiv der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung obliegt, war der Empfänger der Meldung entsprechend anzupassen. Zu den zu meldenden gefährlichen Ereignissen zählen die nach Artikel 3 Nummer 11 bis 13 der Richtlinie (EU) 2016/798 aufgeführten Ereignisse. Satz 3 beinhaltet eine Verpflichtung der Normadressaten, Informationen auf dem neuesten Stand zu halten. Soweit Angaben nach der Anlage zum maßgeblichen Zeitpunkt der Meldung nicht verfügbar sind, haben die Normadressaten diese ohne behördliche Aufforderung unverzüglich nach deren Vorliegen nachzureichen. Satz 3 dient der Umsetzung des Artikels 22 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798.

**Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 4)**

Absatz 4 dient ebenfalls der Umsetzung des Artikels 22 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798, da „gegebenenfalls“ die Sicherheitsbehörde zu einer Meldung verpflichtet ist. Hierdurch erwächst der Sicherheitsbehörde keine Verpflichtung, im Rahmen deren Aufgabenwahrnehmung Eisenbahnen dahingehend zu kontrollieren, ob diese der Meldepflicht nachgekommen sind. Vielmehr handelt es sich lediglich um die Möglichkeit, Feststellungen bei Gelegenheit zu machen.

**Zu Buchstabe d (§ 2 Absatz 5)**

Im Zuge der Bereinigung der in der Verordnung bislang unterschiedlich verwendeten Begriffe wird der Begriff der „Untersuchungsbehörden“ durch den Begriff der „Untersuchungsstelle“ ersetzt.

**Zu Nummer 3 (§ 3)**

Mit Absatz 1 Satz 1 wird Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Die Ermöglichung der Mitwirkung einer Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates an einer Untersuchung steht im Ermessen der Untersuchungsstelle und unter dem Vorbehalt, dass die ausländische Stelle die Vorgaben des § 5d Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes einhält. Ferner wird der Begriff der „zuständigen Untersuchungsbehörde“ durch den Begriff der „Untersuchungsstelle“ ersetzt.

In § 3 Absatz 2 Satz 1 wird der Begriff der „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ durch den Begriff der „Untersuchungsstelle“ ersetzt. Die Entscheidung, eine Untersuchung durchzuführen, hat die Untersuchungsstelle der Agentur innerhalb von sieben Tagen mitzuteilen. Die redaktionelle Anpassung der Frist von „einer Woche“ auf „sieben Tage“ erfolgt aufgrund des Artikels 25 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798. Die Mitteilung enthält keine personenbezogenen Daten.

Der neue Absatz 3 regelt die Zulässigkeit der Beteiligung der nationalen Untersuchungsstelle in einem anderen Mitgliedstaat. Die Möglichkeit zur Beteiligung an einer Untersuchung in einem anderen Mitgliedstaat ist davon abhängig, dass die ausländische Untersuchungsstelle eine Einladung hierzu ausspricht.

Absatz 4 entspricht der bisherigen Regelung aus § 3 Absatz 3 Satz 1.

**Zu Nummer 4 (§ 4 Absatz 1 Satz 2)**

Mit dem Ersetzen der Wörter „zuständigen Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „Untersuchungsstelle“ wird die Bereinigung der bislang unterschiedlich verwendeten Begriffe zur Untersuchungsstelle bewirkt.

**Zu Nummer 5 (§ 5)****Zu Buchstabe a (§ 5 Absatz 1)**

Mit dem Ersetzen der Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „Untersuchungsstelle“ wird die Bereinigung der bislang unterschiedlich verwendeten Begriffe zur Untersuchungsstelle bewirkt.

**Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 2)**

Die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ werden ersetzt durch das Wort „Untersuchungsstelle“. Das Vollzitat der Richtlinie 2004/49/EG wurde aktualisiert. Der Untersuchungsbericht enthält keine personenbezogenen Daten. Nach § 5d Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind Aufzeichnun-

gen nur in zusammengefasster und anonymisierter Form und nur, wenn sie für die Analyse von Belang sind, in den Untersuchungsbericht aufzunehmen.

#### **Zu Buchstabe c (§ 5 Absatz 4 und 5)**

In Absatz 4 werden die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ ersetzt durch das Wort „Untersuchungsstelle“. Satz 1 ist durch die Streichung der Wörter „und Schlussfolgerungen“ ferner an Artikel 23 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 angepasst. Hiernach sollen, anders als nach der Vorgängerregelung in Artikel 22 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie 2004/49/EG Äußerungen zu Standpunkten nicht zulässig sein. Im Weiteren sind die Wörter „zuständigen Untersuchungsbehörde“ ersetzt durch das Wort „Untersuchungsstelle“. Hierdurch werden die bislang in der Verordnung unterschiedlich verwendeten Begriffe bereinigt. Satz 2 ist neu eingefügt und dient der Umsetzung des Artikels 23 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798. Hiernach ist den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung zu tragen. Diese sind unter den genannten Voraussetzungen über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden zu halten. Ein berechtigtes Interesse kann sich nur auf solche Tatsachen beziehen, die innerhalb der Aufgabe der Untersuchungsstelle liegen. Nicht zu den berechtigten Interessen, die gegenüber der Untersuchungsstelle geltend gemacht werden können, zählen mithin Tatsachen oder Vermutungen zu straf- oder zivilrechtlichen Fragestellungen.

Nach Absatz 5 soll der Untersuchungsbericht innerhalb der genannten Frist erstellt und veröffentlicht werden. Er wird auf der Internetseite der Untersuchungsstelle veröffentlicht. Eine Veröffentlichung erfolgt immer ohne gesonderten Berichtsteil. Der Bericht enthält keine personenbezogenen Daten. Der Bericht wird der Agentur und im Fall des § 3 Absatz 4 der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes zugeleitet. Soweit der Untersuchungsbericht in Ausnahmefällen nicht innerhalb der Frist erstellt und veröffentlicht werden kann, gibt die Untersuchungsstelle Zwischenberichte nach Maßgabe des Satzes 6 heraus. Absatz 5 wurde entsprechend der Vorgabe des Artikels 24 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 angepasst. Der Zwischenbericht enthält keine personenbezogenen Daten.

#### **Zu Nummer 6 (§ 6)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 1)**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 6 Absatz 1 Satz 1)**

In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ ersetzt durch das Wort „Untersuchungsstelle“.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 6 Absatz 1 Satz 2)**

In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „schwerer Unfälle“ ersetzt durch die Wörter „gefährlicher Ereignisse“. Hierdurch wird klargestellt, dass nicht nur die schweren Unfälle vom Begriff erfasst sind, sondern entsprechend dem Anwendungsbereich alle gefährlichen Ereignisse erfasst sind. Mit dem Begriff des gefährlichen Ereignisses sind die in § 5b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgeführten Unfälle und Störungen im Sinne des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 gemeint.

##### **Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 2)**

Durch die Erweiterung des Adressatenkreises der Sicherheitsempfehlung um die Agentur wird Artikel 26 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Eine Sicherheitsempfehlung an die Agentur ist nur dann erforderlich, wenn es die Art der Empfehlung erfordert. Dies ist im jeweiligen Einzelfall zu entscheiden. Durch die Fassung des Satzes 3 ist klargestellt, dass die Adressaten der Sicherheitsempfehlung die Untersuchungsstelle regelmäßig unterrichten müssen. Inhalt der Unterrichtung sind die aufgrund der Sicherheits-

empfehlung ergriffenen oder geplanten Maßnahmen. Satz 3 dient der Umsetzung des Artikels 26 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798.

#### **Zu Nummer 7 (§ 7)**

In Absatz 1 und Absatz 2 werden die Wörter „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ ersetzt durch das Wort „Untersuchungsstelle“.

#### **Zu Nummer 8 (bisheriger § 8)**

§ 8 kann wegen § 5f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgehoben werden. § 5f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wurde mit dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung in das Allgemeine Eisenbahngesetz eingeführt und enthält Regelungen zu Aufbewahrungs- und Löschfristen von Akten über die Unfalluntersuchung. Die Regelung des § 8 ist damit nicht mehr erforderlich.

#### **Zu Nummer 9 (§ 8)**

Die Nummer 1 enthält die Regelung des bisherigen § 9. Nummer 2 ergänzt Nummer 1 und bezieht sich auf Informationen, die im Hinblick auf die Meldepflicht nach § 2 Absatz 3 Satz 1 nachgereicht und aktualisiert werden müssen. Damit die Untersuchungsstelle ihre Aufgabe wahrnehmen kann, bedarf es der Ordnungswidrigkeitenbewehrung im Fall der Zuwiderhandlung. Gleiches gilt für die neu eingefügte Nummer 3. Der gesetzlich vorgesehene Untersuchungsauftrag kann nur dann richtig wahrgenommen werden, wenn die Unfallstelle und die sonstigen genannten Spuren und Gegenstände nicht verändert werden. Die Verpflichtung, eine Unfallstelle nicht zu verändern, kann auch nicht auf milderem Wege realisiert werden. Insbesondere kommen als milderes Mittel Maßnahmen der Verwaltungsvollstreckung nicht in Betracht, da diese regelmäßig zu spät kämen. Denn regelmäßig würde eine Veränderung vorgenommen, bevor die Untersuchungsstelle diese feststellen und deren Nichtveränderlichkeit mit den Mitteln der Verwaltungsvollstreckung anordnen könnte.

#### **Zu Nummer 10 (Anlage)**

Die Anlage enthält eine Liste der Angaben, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fall eines gefährlichen Ereignisses der Untersuchungsstelle mitzuteilen haben. Diese entsprechen im Wesentlichen den Vorgaben der bislang gültigen Allgemeinverfügung der Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt vom 10.11.2009. Die Inhalte unter I. müssen sowohl von Eisenbahnverkehrs- als auch von Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemeldet werden. Die Inhalte unter II. müssen nur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemeldet werden. Die Inhalte unter III. müssen nur von den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeldet werden.

#### **Zu Artikel 2 (Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung)**

##### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

Der Anwendungsbereich wird über das übergeordnete Netz im Sinne des § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes festgelegt. Die Regelungen der Verordnung gelten somit für alle am öffentlichen Eisenbahnsystem im übergeordneten Netz Beteiligten. Es handelt sich hierbei um diejenigen Akteure, auf die das Recht der Europäischen Union Anwendung findet.

Ausgenommen vom Anwendungsbereich sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die grundsätzlich nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen, sondern lediglich bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Diese Eisenbahnverkehrsunter-

nehmen benötigen nämlich keine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Des Weiteren sind ausgenommen die Eisenbahnen, die ausschließlich Fahrzeuge für historische oder touristische Zwecke nutzen, selbst wenn sie am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Darüber hinaus werden Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes ausgenommen. Diese Ausnahme gilt aber nicht für Schienenwege der Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a und b des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

### **Zu Nummer 2 (§ 3)**

Nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 müssen die bereits nach § 3 Absatz 1 und 3 der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung in der geltenden Fassung notifizierte Sicherheitsvorschriften den gültigen TSI und den gemeinsamen Sicherheitszielen und -methoden entsprechen. Andere Vorschriften sind aufzuheben. Am 25.01.2008 hat die Bundesrepublik Deutschland der Europäischen Kommission die geltenden Sicherheitsvorschriften notifiziert. Die notifizierten Gesetze und Verordnungen sind mit den europäischen Vorgaben konform und werden laufend angepasst, so dass keine Aufhebung durch den Gesetzgeber erforderlich ist.

Neue Sicherheitsvorschriften dürfen ab dem 16.06.2018 nur noch in den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 aufgeführten Fällen erlassen oder von Eisenbahnen und Sektororganisationen herausgegeben werden. Ausgenommen davon sind Änderungen an den bereits notifizierten Vorschriften.

Werden nach Absatz 2 die Sicherheitsvorschriften durch die Eisenbahnen oder Sektororganisationen herausgegeben, sind die Sicherheitsvorschriften vier Monate vor Veröffentlichung der Sicherheitsbehörde vorzulegen. Mit Sektororganisationen sind in erster Linie Verbände und Gremien gemeint. Das Notifizierungsverfahren ist im neu gefassten Absatz 3 geregelt. Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen der Sicherheitsvorschriften nach Absatz 4 Satz 1. Vor der Notifizierung und Veröffentlichung der geänderten Liste der Sicherheitsvorschriften ist nach Absatz 4 Satz 2 ein formloses Beteiligungsverfahren mit den betroffenen Wirtschaftskreisen durchzuführen. Der Einhaltung der Beteiligungsvorgabe kann etwa durch das Abhalten einer Präsenzsitzung genügt werden. Absatz 5 enthält Vorgaben zu besonders dringlichen Sicherheitsvorschriften.

### **Zu Nummer 3 (§ 6 Satz 2)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 6 Satz 2 Nummer 1)**

Da das Vollzitat der Richtlinie 2004/49/EG in § 3 entfallen ist, wird es nun in § 6 Satz 2 Nummer 1 eingefügt.

#### **Zu Buchstabe b (§ 6 Satz 2 Nummer 4)**

Die Angaben zum Sicherheitsbericht nach Nummer 4 waren an Artikel 9 Absatz 4 Satz 2 Buchstabe d der Richtlinie 2004/49/EG anzupassen. Die Angaben enthalten keine personenbezogenen Daten. Die bislang vom Wortlaut vorgesehene Einschränkung auf gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die von der für die Untersuchung schwerer Unfälle im Eisenbahnbetrieb zuständigen Untersuchungsbehörde untersucht wurden, war daher zu ändern. Sinn und Zweck der Änderung ist die zielgerichtete Information der Sicherheitsbehörde über sicherheitsrelevante Ereignisse, also solche Ereignisse, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war.

**Zu Artikel 3 (Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung)****Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 2)**

Aufgrund einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist der Verweis auf die Serviceeinrichtungen nicht mehr korrekt. Eine Umschreibung der in Absatz 2 gemeinten Serviceeinrichtungen enthält das Eisenbahnregulierungsgesetz.

**Zu Nummer 2 (§ 21)**

Die Absätze 1 bis 6 waren zu streichen, da die Übergangsvorschriften nicht mehr einschlägig sind. Neu eingefügt ist Absatz 3. Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vergrößert sich der Kreis der Unternehmen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Der Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) ist daran geknüpft, ob eine Eisenbahn eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung benötigt. Soweit eine Eisenbahn eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung benötigt, bedarf ein Triebfahrzeugführer, der ein Triebfahrzeug einer solchen Eisenbahn bewegt, einer Fahrberechtigung nach der TfV. Mit der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird sich damit die Zahl derjenigen Personen erhöhen, die eine Fahrberechtigung nach der TfV benötigen. Die Übergangsvorschrift eröffnet den Normadressaten einen angemessenen Zeitraum, um sich auf die Rechtsänderung einzustellen. Mit den Verpflichtungen nach § 21 Absatz 3 sind sämtliche Verpflichtungen der genannten Normadressaten nach der Verordnung gemeint. Hierunter fällt für Triebfahrzeugführer unter anderem die Pflicht zur Mitführung einer Fahrberechtigung. Daneben greifen die Verpflichtungen nach § 11 TfV.

Nach Satz 2 gelten die Fahrerlaubnisse, die nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen erteilt worden sind, für die von Satz 1 erfassten Fälle bis zum Ablauf der wie in Satz 1 geregelten Übergangsvorschrift. Nach Satz 3 besteht die Möglichkeit der Umschreibung einer Fahrerlaubnis, die nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen erteilt worden ist. Hierfür ist die Stellung eines Antrags bis zum genannten Stichtag erforderlich. Bei der Entscheidung über den Antrag hat die zuständige Behörde die nach Satz 5 genannten Kriterien zu beachten.

**Zu Artikel 4 (Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung)**

Teil I Abschnitt 10 der Anlage 1 zur Bundeseisenbahngebührenverordnung wird um die Nummer 10.7 ergänzt. Es ist vorgesehen, dass die Umstellung einer Fahrerlaubnis, die nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen erteilt wurde, auf einen Triebfahrzeugführerschein gebührenpflichtig ist. Hierfür wurde eine Festgebühr gewählt.

**Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)**

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten.