

**18.10.19**

Vk

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

---

### **Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union**

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

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets besteht aus drei europäischen Rechtsakten:

- der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004, die die Aufgaben und Modalitäten der Eisenbahnagentur regelt,
- der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und
- der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit.

Der erstgenannte Rechtsakt ist als Verordnung unmittelbar in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union anwendbar. Die Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 bedürfen einer Umsetzung sowohl durch ein Gesetz als auch durch eine Verordnung.

#### **B. Lösung**

Die Umsetzung der beiden Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 erfolgt zunächst durch Gesetz und zwar durch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz sind redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

#### **C. Alternativen**

Keine. Zum neuen Verfahren zur Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sowie zur Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und zu den neuen Regelungen zur Koordinierung der Aufsicht der Sicherheitsbehörden gibt es keine Alternative, weil die Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 keinen Spielraum lassen. Das Gesetz geht nicht über die Anforderungen der Richtlinien hinaus.

---

Fristablauf: 29.11.19

Das Eisenbahn-Bundesamt erhält als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen, die die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und die Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen nach § 7g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilen. Die Alternative wäre, dass das Eisenbahn-Bundesamt – wie bisher auch – einzige Zertifizierungsstelle in Deutschland bleibt. Durch die geplante Änderung werden für den Eisenbahnsektor neue Betätigungsfelder geschaffen. Die zu zertifizierenden Stellen haben dann die Möglichkeit, sich auch innerhalb Deutschlands die Zertifizierungsstellen auszusuchen. Zudem kann so ein möglicher Bearbeitungsstau aufgrund der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 vermieden werden, die die Ausweitung sowohl des Adressatenkreises als auch der zu prüfenden Anforderungen vorsieht. Aus den vorgenannten Gründen soll das Eisenbahn-Bundesamt Anerkennungsstelle von Zertifizierungsstellen werden.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

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

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

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

Der Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 240 000 Euro jährlich. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand besteht aus drei Informationspflichten, die Bürokratiekosten von rund 240 000 Euro jährlich verursachen.

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

Dem Bund entsteht voraussichtlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 179 000 Euro jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich um Personalaufwand. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 2,6 Stellen im gehobenen Dienst. Der Mehrbedarf soll stellenmäßig und finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Für die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen im Sinne des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/779 und für die Prüfung der Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt werden kostendeckende Gebühren erhoben.

Den Ländern und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

**18.10.19**

Vk

**Gesetzentwurf**  
der Bundesregierung

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule  
des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union**

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 18. Oktober 2019

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Daniel Günther

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des  
vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Angela Merkel



# Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union<sup>1)</sup>

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

## Artikel 1

### Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 wird folgender Absatz 22 angefügt:

„(22) Sonstige Verantwortliche im Eisenbahnbereich sind die Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer, die aufgeführt sind in Artikel 4 Absatz 4 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.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Inbetriebnahme“ die Wörter „oder zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens“ eingefügt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ist in einer Rechtsvorschrift eine Genehmigung für die Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur oder eines Fahrzeuges oder für das Inverkehrbringen eines Fahrzeuges vorgeschrieben, dann können Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder Hersteller die Genehmigung beantragen.“

- c) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen, haben ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.“

3. In § 4a werden die Absätze 3 bis 6 durch die folgenden Absätze 3 bis 5 ersetzt:

---

<sup>1)</sup> Artikel 1 dieses Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) und 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).

„(3) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben ein Instandhaltungssystem einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Die Instandhaltung richtet sich nach

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges und
2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung.

Das Instandhaltungssystem der Stellen, die zuständig sind für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die im übergeordneten Netz verkehren, richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 14 Absatz 3 Satz 1 bis 3 der Richtlinie (EU) 2016/798. Satz 3 gilt nicht für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden oder die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 betrieben werden und ausschließlich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren. Die Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nicht von der Verpflichtung nach Satz 3 erfasst sind, haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen.

(4) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben Aufzeichnungen über den Inhalt des Instandhaltungssystems, die sie nicht mehr verwenden, unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Stellen sind verpflichtet, diese Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(5) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben die Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als ein solches verwendet werden kann. Die Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeuges, die zu den Instandhaltungsunterlagen zählen, sind dabei nach DIN 27201-2:2012-02<sup>\*)</sup> aufzubewahren.“

4. In § 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden nach den Wörtern „die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist,“ die Wörter „oder nach Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S.44) in der jeweils geltenden Fassung“ eingefügt.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1d wird wie folgt gefasst:

„(1d) Dem Bund obliegt

1. die Anerkennung und Überwachung der
  - a) benannten Stellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 42 in Verbindung mit Artikel 27 ff. der Richtlinie (EU) 2016/797,
  - b) bestimmten Stellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 42 in Verbindung mit Artikel 45 der Richtlinie (EU) 2016/797,
2. die Aufgabe der Anerkennungsstelle von Bewertungsstellen im Sinne des Artikels 7 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013

---

<sup>\*)</sup> Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Norm ist im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6; L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und

3. die Anerkennung und Überwachung der Zertifizierungsstellen im Sinne des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 360).

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr. Anerkennungen nach Satz 1 erteilt die Sicherheitsbehörde auf Antrag. Unbeschadet des Satzes 1 Nummer 1 Buchstabe a und b obliegt dem Bund die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle sowie einer bestimmten Stelle, wenn solche Stellen nach dem Recht der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem interoperablen Eisenbahnsystem einzurichten sind. Hierzu werden bei der für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Bundesbehörde eine benannte Stelle und eine bestimmte Stelle eingerichtet.“

b) Absatz 1e Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „die Halter von hierauf verkehrenden Eisenbahnen und die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen“ durch die Wörter „für die Halter von hierauf verkehrenden Eisenbahnen, für die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen und für die sonstigen Verantwortlichen im übergeordneten Netz“ ersetzt.

bb) In den Nummern 1, 5 und 7 werden jeweils die Wörter „der Europäischen Gemeinschaften oder“ gestrichen.

cc) Nach Nummer 1 werden die folgenden Nummern 1a und 1b eingefügt:

„1a. die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen nach Artikel 21 Absatz 8 und Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797;

1b. im Fall der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen oder im Fall der Erteilung einer Fahrzeugtypgenehmigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Bewertung des Dossiers, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/797 und die in Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a, b und c der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführten Bestandteile in Bezug auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu prüfen;“.

dd) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. die Erteilung von

a) einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 und

b) Sicherheitsgenehmigungen;“.

ee) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a. im Fall der Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Bewertung, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsvorschriften einhält;“.

ff) In Nummer 4a werden die Wörter „Halter nach § 32, deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister nach § 25a eingetragen sein müssen“ durch die Wörter „Wagenhalter nach § 32, die Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister der Bundesrepublik Deutschland oder im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen haben“ ersetzt.

6. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Ist der Verpflichtete Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellt hat, und stellt die Sicherheitsbehörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so hat sie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich darüber zu unterrichten und über etwaige Maßnahmen, die gegen das Sicherheitsrisiko getroffen worden sind, zu informieren.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Sicherheitsbehörde teilt sicherheitsrelevante Feststellungen über und getroffene Maßnahmen bezüglich Eisenbahnverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitend tätig sind, denjenigen Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit, die ebenfalls diese Eisenbahnverkehrsunternehmen überwachen müssen. Die Sicherheitsbehörde kann einen gemeinsamen Aufsichtsplan mit den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufstellen.“

c) Nach Absatz 8a wird folgender Absatz 8b eingefügt:

„(8b) Die Absätze 4 und 5 gelten auch für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und für ihre Beauftragten bei Vor-Ort-Besuchen, Inspektionen und Audits, die der Erteilung, der Änderung, der Rücknahme oder dem Widerruf von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen dienen.“

7. In § 5b Absatz 1 werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102)“ gestrichen.

8. § 7a wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „und nationale Bescheinigung“ gestrichen.

b) Absatz 1 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen ohne

1. einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder



2. Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 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 erforderlichenfalls zusätzliche nationale Bescheinigung

nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen.“.

- c) Die Absätze 2 und 3 bis 8 werden aufgehoben.
  - d) Der Absatz 2a wird Absatz 2.
9. § 7b wird aufgehoben.
10. § 7c wird wie folgt geändert:
- a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
  - b) Die Absätze 2 bis 4 werden aufgehoben.
11. § 7g Absatz 1 bis 3 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Wer als für die Instandhaltung zuständige Stelle
1. Eisenbahnfahrzeuge, die auf dem übergeordneten Netz verkehren, instand halten will und
  2. von Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfasst ist,
- bedarf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach Artikel 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779. Satz 1 gilt nicht für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nur für historische oder touristische Zwecke genutzt werden oder die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 betrieben werden und ausschließlich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren.
- (2) Die Zertifizierungsstelle erteilt die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen nach Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18 ergänzende Anforderungen ergeben.
- (2a) Die Sicherheitsbehörde befreit auf Antrag die für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, zuständigen Stellen für bis zu fünf Jahre vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Mit der Befreiung hat die Sicherheitsbehörde Ausnahmen zur Registrierung dieser Fahrzeuge zu treffen, die sich auf die Bestimmung und Zertifizierung der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen beziehen. § 4a bleibt mit Ausnahme seines Absatzes 3 Satz 3 unberührt.

(3) Eine Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen kann nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 beantragen, wer die Funktionen des Instandhaltungssystems nach Artikel 14 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b bis d der Richtlinie (EU) 2016/798 ganz oder teilweise wahrnehmen will. Die Zertifizierungsstelle erteilt die Bescheinigung nach Satz 1 auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die einschlägigen Voraussetzungen nach Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllt.“

12. § 25a wird aufgehoben.

13. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Buchstabe e werden nach dem Wort „derselben“ die Wörter „und von für die Instandhaltung zuständigen Stellen sowie sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22“ eingefügt.

bb) Nummer 5 Buchstabe b und c wird wie folgt gefasst:

„b) die Einrichtung einer unabhängigen Beschwerdestelle im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der Zusatzbescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 9,

c) das Führen von Registern über erteilte Zusatzbescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 9 und über anerkannte Personen und Stellen im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 11,“.

cc) In Nummer 12 werden die Wörter „Sicherheitsbescheinigung und der nationalen Bescheinigung“ durch die Wörter „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ ersetzt.

dd) In Nummer 13 werden die Wörter „Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne der §§ 7a und 7c“ durch die Wörter „ein Sicherheitsmanagementsystem nach § 4 Absatz 4“ ersetzt.

ee) Nummer 18 wird wie folgt gefasst:

„18. über

a) die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Zertifizierungsstellen im Sinne von Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 sowie ihre Tätigkeit,

b) die Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle und das Verfahren für die Erteilung von Bescheinigungen nach § 7g.“

b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder Absatz 2, die ausschließlich der Umsetzung der folgenden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Spezifikationen dienen:

1. der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797,

2. der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797,
3. der Spezifikationen für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen nach Artikel 48 der Richtlinie (EU) 2016/797 oder
4. der Spezifikationen für das Infrastrukturregister nach Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797.

In den Rechtsverordnungen nach Satz 1 kann auch das Verhältnis zu den sonstigen der Betriebssicherheit dienenden Rechtsverordnungen geregelt werden.“

14. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 7a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1“ durch die Wörter „§ 7a Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.
- b) Nummer 2a wird aufgehoben.
- c) Die bisherige Nummer 2b wird Nummer 2a und die Angabe „Abs. 1 Satz 1“ wird gestrichen.
- d) Die bisherigen Nummern 2d und 2e werden die Nummern 2b und 2c.
- e) Die bisherige Nummer 2f wird Nummer 2d und die Wörter „tätig wird“ werden durch die Wörter „ein Eisenbahnfahrzeug instand hält“ ersetzt.

15. In § 35a Absatz 3 Satz 1 wird nach der Angabe „§ 7c“ die Angabe „Abs. 1“ gestrichen.

16. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 5 und 5a werden aufgehoben.
- b) Der bisherige Absatz 5b wird Absatz 5.
- c) Der bisherige Absatz 5c wird Absatz 5a und in Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1“ gestrichen.
- d) Der bisherige Absatz 5d wird Absatz 5b und Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soweit eine Sicherheitsbescheinigung, die nach § 14 Absatz 7 in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung erteilt worden ist, ergänzt, geändert oder aus anderen Gründen erneuert werden muss, ist unverzüglich eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 oder eine nationale Bescheinigung nach § 7a Absatz 4 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung zu beantragen.“

- e) Die Absätze 5e und 5f werden aufgehoben.
- f) Nach Absatz 5b wird folgender Absatz 5c eingefügt:

„(5c) Sicherheitsbescheinigungen, die vor dem 16. Juni 2020 erteilt worden sind, sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.“

## **Artikel 2**

### **Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes**

§ 9 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „nationalen Sicherheitsbehörden im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)“ durch das Wort „Sicherheitsbehörde“ ersetzt.
2. In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „nationalen“ und „nationale“ gestrichen.

## **Artikel 3**

### **Inkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 16. Juni 2020 in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

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

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets besteht aus drei europäischen Rechtsakten:

- der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004, die die Aufgaben und Modalitäten der Eisenbahnagentur regelt,
- der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und
- der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit.

Der erstgenannte Rechtsakt ist als Verordnung unmittelbar in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union anwendbar. Die Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 bedürfen einer Umsetzung sowohl durch ein Gesetz als auch durch eine Verordnung. In einem ersten Schritt erfolgt mit diesem Entwurf die Umsetzung der beiden Richtlinien durch Gesetz und zwar durch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz sind redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

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

Zur weiteren Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums wurde die Richtlinie 2004/49/EG überarbeitet. Ergebnis ist ihre Neufassung in der Richtlinie (EU) 2016/798.

Künftig wird es keine nationalen Bescheinigungen zur Sicherheitsbescheinigung mehr geben. Es gibt nur noch eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung. Sie wird für Unternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen, von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilt. Unternehmen, deren Tätigkeit auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt ist, können wählen, ob sie die Bescheinigung bei der Eisenbahnagentur oder beim Eisenbahn-Bundesamt beantragen. Die neuen Verfahrensregelungen sind nicht mehr in § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes enthalten. Im Wesentlichen sind sie in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt. Die Aufgabenzuweisung an das Eisenbahn-Bundesamt wurde angepasst. Die Eisenbahnagentur erhält zur Durchführung ihrer Aufgabe dieselben Rechte gegenüber Unternehmen wie die Aufsichtsbehörden. Die neuen Regelungen sollen das Verfahren zur Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen beschleunigen.

Die Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden untereinander und mit der Eisenbahnagentur soll gestärkt werden. Die engere Vernetzung der Sicherheitsbehörden soll zu einem höheren gesamteuropäischen Sicherheitsniveau führen.

Des Weiteren wird die Zuständigkeit für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und für die Fahrzeugtypgenehmigung aus der Richtlinie (EU) 2016/797 in das Allgemeine Eisenbahngesetz eingeführt. Die dazugehörigen Zulassungsverfahren sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt. Die Regelungen zum Fahrzeugeinstellungsregister werden nicht mehr im Allgemeinen Eisenbahn-

gesetz enthalten sein, sondern werden – wie bisher bereits auch – in der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung geregelt.

Aufgrund der Neufassung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erhält das Eisenbahn-Bundesamt als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen, die die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und die Bescheinigungen für die Instandhaltungsfunktionen nach § 7g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilen. Dafür entfällt die Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes, diese Bescheinigungen selbst zu erteilen.

Im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz sind redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

### **III. Alternativen**

Keine. Zum neuen Verfahren zur Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sowie zur Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und zu den neuen Regelungen zur Koordinierung der Aufsicht der Sicherheitsbehörden gibt es keine Alternative, weil die Richtlinien (EU) 2016/798 und (EU) 2016/797 keinen Spielraum lassen. Das Gesetz geht nicht über die Anforderungen der Richtlinien hinaus.

Das Eisenbahn-Bundesamt erhält als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen, die die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und die Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen nach § 7g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilen. Die Alternative wäre, dass das Eisenbahn-Bundesamt – wie bisher auch – einzige Zertifizierungsstelle in Deutschland bleibt. Durch die geplante Änderung werden für den Eisenbahnsektor neue Betätigungsfelder geschaffen. Die zu zertifizierenden Stellen haben dann die Möglichkeit, sich auch innerhalb Deutschlands die Zertifizierungsstellen auszusuchen. Zudem kann so ein möglicher Bearbeitungsstau aufgrund der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 vermieden werden, die die Ausweitung sowohl des Adressatenkreises als auch der zu prüfenden Anforderungen vorsieht. Aus den vorgenannten Gründen soll das Eisenbahn-Bundesamt Anerkennungsstelle von Zertifizierungsstellen werden.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes und für nichtbundeseigene Eisenbahnen aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes.

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

Das Gesetz ist mit dem europäischen Recht und dem Völkerrecht vereinbar. Es setzt europäisches Recht 1:1 um.

### **VI. Gesetzesfolgen**

#### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Die Verfahrensregelungen zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung, die bislang im Allgemeinen Eisenbahngesetz enthalten waren, werden

aufgehoben und werden in die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung aufgenommen, wenn sie nicht bereits in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt sind. Die Regelungen zum Fahrzeugeinstellungsregister werden aufgehoben und nur noch in der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung geregelt. Einige Übergangsvorschriften zu Sicherheitsbescheinigungen und anderen Genehmigungen sind überholt und werden aufgehoben. Das Allgemeine Eisenbahngesetz wird hierdurch bereinigt und einfacher handhabbar.

**2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Gesetzesvorhaben 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 Gesetzentwurf positiv berührt: Durch die Angleichung an die europäischen Vorschriften wird ein weiterer Beitrag geleistet, einen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Dieser führt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb und somit zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn. Ziel der Umsetzung ist, noch bestehende administrative und technische Barrieren weiter abzubauen, insbesondere durch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts und von Interoperabilitätsvorschriften. Ziel ist, die Konkurrenzfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors zu verbessern. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

**3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

**4. Erfüllungsaufwand**

**4.1. Für Bürgerinnen und Bürger**

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

**4.2. Für die Wirtschaft**

Der Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 240 000 Euro jährlich.

§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 3 AEG	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
Anerkennung als Zertifizierungsstelle	5	31 700 €			

**Erläuterungen:**

Wer als Zertifizierungsstelle im Sinne des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 tätig sein möchte, bedarf der Anerkennung. Als Zertifizierungsstellen, die einer Anerkennung bedürfen, kommen nach Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes fünf Stellen in Betracht. Die Schätzung basiert auf einem Vergleich mit dem europäischen Ausland und der Anzahl an Verwaltungshelfern, die das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Tätigkeit als Zertifizierungsstelle eingebunden hat. Der Aufwand für die Anerkennung besteht unter anderem in der Aufbereitung der notwendigen Unterlagen. Die Anerkennung hat nach DIN EN 17065 abzulaufen. Grundsätzlich ist für eine entsprechende Anerkennung ein Aufwand von durchschnittlich 1 300 Stunden erforderlich. Der Aufwand bestimmt

sich aus einem geschätzten Wert für vergleichbare Anerkennungen, bei der ebenfalls die DIN EN 17065 anzuwenden ist. Die in Betracht kommenden Zertifizierungsstellen verfügen im Regelfall bereits über Anerkennungen, deren Grundlage im Rahmen der Anerkennung als Zertifizierungsstelle zu beachten sind. Hierdurch verringert sich durchschnittlich der Aufwand pro Fall um circa 40%. Dabei wurde berücksichtigt, dass nicht jede zukünftige Zertifizierungsstelle bereits über eine relevante Anerkennung verfügt. Mithin ist von einem Aufwand von 780 Stunden pro Fall (1300 h x 40%) auszugehen. Die Anerkennung ist nicht jährlich zu wiederholen, sondern gilt für fünf Jahre. Hierdurch reduziert sich der jährliche Aufwand entsprechend auf 1/5, was circa 150 Stunden pro Fall und Jahr entspricht.

Durch die Anerkennung einer Stelle als Zertifizierungsstelle würde der Aufwand für diese Stelle im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Verwaltungshelfer für die bisherige Zertifizierungsstelle Eisenbahn-Bundesamt als unmittelbare Folge der Vorgabe entfallen. Nicht alle potentiellen Zertifizierungsstellen waren bislang Verwaltungshelfer, so dass ein durchschnittlicher Wert zu bilden ist. Der reduzierte Aufwand wird auf durchschnittlich 50 Stunden, der etwa für die Submission etc. angefallen ist, taxiert. Insgesamt ergibt sich damit noch ein Aufwand von 100 Stunden pro Fall für die neue Vorgabe.

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 63,40 Euro pro Stunde (Verkehr und Lagerei – hohes Qualifikationsniveau). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  $(100 \text{ h/Fall} \times 63,40 \text{ €/h}) \times 5 \text{ Fälle/Jahr} = 31\,700 \text{ €/Jahr}$ .

§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 3 AEG	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
Unternehmensseitiger Aufwand für die Überwachung als Zer- tifizierungsstelle	5	12 680 €			

#### Erläuterungen:

Der unternehmensseitige Aufwand der Zertifizierungsstelle betreffend die Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt liegt in der Bereitstellung der erforderlichen Unterlagen und Personale. Hierfür wird ein durchschnittlicher Aufwand von 50 Stunden pro Überwachung geschätzt. Die Anerkennung gilt fünf Jahre (Periodizität von 0,2). In diesem Zeitraum wird die Zertifizierungsstelle viermal vom Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

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 63,40 Euro pro Stunde (Verkehr und Lagerei – hohes Qualifikationsniveau). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  $(50 \text{ h/Fall} \times 63,40 \text{ €/h} \times 4 \times 0,2) \times 5 \text{ Fälle/Jahr} = 12\,680 \text{ €/Jahr}$ .



§ 7a Absatz 1/§ 7c AEG i. V. m. Art. 3 Absatz 1 und 4 DVO (EU) 2019/779	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
<b>Erfüllung der Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung und Überwachung</b>	140	142 016 €			

**Erläuterungen:**

Nach Artikel 3 Absatz 1 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 müssen Eisenbahnen, die gleichzeitig die für die Instandhaltung zuständige Stelle für Fahrzeuge sind, die sie ausschließlich selbst betreiben, nachweisen, dass sie die Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllen. Diesen Nachweis können sie im Rahmen der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung oder im Rahmen einer Zertifizierung nach § 7g Absatz 1 i. V. m. Absatz 2 AEG erbringen. Nach Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes könnten sich die Eisenbahnen – soweit dies zulässig ist – überwiegend für die Prüfung der Anforderungen im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung entscheiden, weil dieses Verfahren mit Erleichterungen verbunden ist. Schätzungsweise handelt es sich um rund 140 Unternehmen, die ihre Fahrzeuge ausschließlich selbst betreiben und diesen Weg wählen könnten.

Der zusätzliche Aufwand besteht darin, die Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung nachzuweisen. Derzeit überarbeitet die Eisenbahnagentur der Europäischen Union einen Leitfaden über die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen, der festlegen soll, welche Schritte im Rahmen der Nachweisführung des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 wann zu erfolgen haben. Bisher war es im Rahmen der Zertifizierung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich, dass neben der Dokumentenprüfung auch Inspektionen mit Audits erfolgen. Ob dies auch nach dem Leitfaden der Eisenbahnagentur der Fall sein wird oder ob Audits nach einer Zertifizierung erfolgen können, ist derzeit nicht absehbar. Je nachdem welcher Ansatz von der Eisenbahnagentur gewählt wird, entsteht ein unterschiedlicher Aufwand, so dass hier von einem gemittelten Schätzwert ausgegangen werden muss. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sowohl im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung als auch im Rahmen einer Zertifizierung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle Managementanforderungen abgeprüft werden. Es entstehen Synergieeffekte, wodurch Aufwand entfällt. Wegen der vielen Unsicherheiten wird vorsichtig geschätzt, dass der Aufwand sich auf circa 80 Stunden pro Fall beläuft. Der Aufwand fällt nicht jährlich an. Eine Bescheinigung gilt für fünf Jahre, so dass sich eine Periodizität von 0,2 ergibt.

Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach An-

hang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 63,40 Euro pro Stunde (Verkehr und Lagerei – hohes Qualifikationsniveau). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  $(80 \text{ h/Fall} \times 63,40 \text{ €/h}) \times 140 \text{ Fälle/Jahr} \times 0,2 = 142 \text{ 016 €/Jahr}$ .

§ 7g Absatz 1 i. V. m. Absatz 2 AEG	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
<b>Antrag auf Instandhaltungsstellen-Bescheinigung und Aufwand für die Überwachung</b>	40	50 720 €			

#### Erläuterungen:

Wer als für die Instandhaltung zuständige Stelle arbeiten möchte, bedarf der Zertifizierung. Zukünftig sind alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die keine Eisenbahn sind, und alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die Fahrzeuge für Dritte instand halten, von der Zertifizierungspflicht erfasst.

Die Verpflichtung, eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung zu beantragen ist nicht neu. Bislang mussten sich die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen zertifizieren. Durch den Erlass der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 haben sich die Verpflichtung und der Kreis der Normadressaten aber geändert. Es sind zwei Fallgruppen zu unterscheiden:

1. Fallgruppe: Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 hat den Adressatenkreis, der eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigt, ausgeweitet. Die Verpflichtung, eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung zu beantragen, ist neu für

a) die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die nicht für Güterwagen zuständig sind und keine Eisenbahn sind, und

b) die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht ausschließlich Fahrzeuge für den eigenen Betrieb instand halten.

Eine genaue Schätzung zur Anzahl der Fälle erscheint kaum möglich. Zum einen ergab die Rückmeldung der Verbändeanhörung keine belastbaren Zahlen. Zum anderen scheinen die unionsrechtlichen Änderungen und damit einhergehenden Änderungsbedarfe und Abschätzungen erst langsam im relevanten Markt anzukommen. Ob und ggf. wie sich der einschlägige Markt neu organisiert, bleibt daher zunächst abzuwarten. Laut einer Schätzung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union können EU-weit bis zu 700 zusätzliche ECM-Zertifizierungen wegen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 hinzukommen. Ein Großteil davon könnte in Deutschland anfallen. In Deutschland sind derzeit circa 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichzeitig für die Instandhaltung zuständige Stelle. Von diesen 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen derzeit circa 25 bereits über eine Zertifizierung. Darüber hinaus werden vermutlich circa 140 Eisenbahnen den Nachweis, dass Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 eingehalten wird,

im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung erbringen. Insoweit verbleibt eine Zahl von bis zu 85 Fällen. Aufgrund einer möglichen Neuorganisation des Eisenbahnsektors, die durch die neue Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 bedingt ist, können schätzungsweise weitere 45 Fällen abgezogen werden, so dass insgesamt 40 Fälle unter diese Vorgabe fallen könnten.

Der zusätzliche Aufwand ist schätzungsweise vergleichbar mit dem Aufwand, der für die bisherige Erteilung einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung erforderlich war und wird auf 100 Stunden pro Fall geschätzt. Der Aufwand fällt nicht jährlich an. Eine Bescheinigung gilt für fünf Jahre, so dass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist.

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 63,40 Euro pro Stunde (Verkehr und Lagerei – hohes Qualifikationsniveau). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  $(100 \text{ h/Fall} \times 63,40 \text{ €/h}) \times 40 \text{ Fälle/Jahr} \times 0,2 = 50\,720 \text{ €/Jahr}$ .

2. Fallgruppe: Hierbei handelt es sich um die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen. Diese sind bereits nach derzeitiger Rechtslage verpflichtet, sich zertifizieren zu lassen. Die Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779, die die für die Instandhaltung zuständigen Stellen erfüllen müssen, sind umfangreicher als die Anforderungen der bisherigen Verordnung (EU) Nr. 445/2011.

Der zusätzliche Aufwand für die zweite Fallgruppe fällt nach den geänderten unionsrechtlichen Vorgaben nicht wesentlich ins Gewicht und hängt darüber hinaus von der noch festzulegenden Praxis der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ab.

#### 4.3. Für die Verwaltung

Dem Bund entsteht voraussichtlich ein Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 179 000 Euro jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich um Personalaufwand. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 2,6 Stellen im gehobenen Dienst (177 397,50 € : 43,40 €/h : (8 h x 200 Arbeitstage)) und auf 0,02 Stellen im mittleren Dienst (1 141,20 € : 31,70 €/h : (8h x 200 Arbeitstage)). Der Mehrbedarf soll stellenmäßig und finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Für die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen im Sinne des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/779 und für die Prüfung der Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt werden kostendeckende Gebühren erhoben.

§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 3 AEG	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen	5	- 27 776 €			
Erläuterungen:					

Gemäß § 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 3 AEG hat das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe der Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen im Sinne des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779. Bislang hat das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe der Zertifizierung unter Zuhilfenahme von Verwaltungshelfern als Zertifizierungsstelle selbst wahrgenommen. Es entsteht eine neue Aufgabe bei gleichzeitigem Wegfall alter Aufgaben. Für die Anerkennung der Zertifizierungsstellen ist die DIN EN 17065 einschlägig, die auch für die Anerkennung von benannten und bestimmten Stellen gilt. Der Aufwand für die Anerkennung von Zertifizierungsstellen wird wegen der identischen Grundlagen vom Eisenbahn-Bundesamt ähnlich hoch geschätzt wie der Aufwand für die Anerkennung der benannten und bestimmten Stellen. Nach Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes kann mit fünf Zertifizierungsstellen gerechnet werden. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 500 Stunden auszugehen. Ein Fall beinhaltet das Anlegen eines Verwaltungsvorgangs, die Prüfung der Anerkennungsvoraussetzungen und die Erteilung einer Anerkennung sowie Maßnahmen der Überwachung. Da zu erwarten ist, dass einige der künftigen Zertifizierungsstellen bereits eine Anerkennung in einem anderen Bereich haben, andere dagegen nicht, verringert sich der Aufwand durchschnittlich um circa 40 % pro Fall, so dass der Aufwand 300 Stunden pro Fall (500 h x 40 %) beträgt. Eine Anerkennung gilt für fünf Jahre, so dass 1/5 der Stunden anzusetzen sind. Die Arbeiten werden überwiegend durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt (43,40 Euro pro Stunde als Standardlohnkostensatz nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst). Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:  $(300 \text{ h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 0,2 \times 5 \text{ Fälle/Jahr} = 13\,020 \text{ €/Jahr}$ .

Dadurch, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht mehr selbst Zertifizierungsstelle ist, verringert sich der Aufwand allerdings durch die gesetzliche Änderung unmittelbar. Bislang ist für Zertifizierungstätigkeiten ein Aufwand von insgesamt 470 Stunden pro Fall angefallen. Die Stundenzahl basiert auf Erfahrungen des Eisenbahn-Bundesamtes als Zertifizierungsstelle. Im Einzelnen setzt sich dieser aus der Zertifizierung/Rezertifizierung in Höhe von durchschnittlich 150 Stunden und aus der Überwachung der Zertifizierung von durchschnittlich 80 Stunden pro Überwachung zusammen. Überwachungen finden insgesamt viermal innerhalb eines Zertifizierungszeitraumes statt. Um diesen Aufwand (470 Stunden) reduziert sich damit der durchschnittliche Aufwand des Eisenbahn-Bundesamtes durch die neue Vorgabe unmittelbar. Eine Anerkennung gilt für fünf Jahre, so dass 1/5 der 150 Stunden und 1/5 der 320 Stunden (4 x 80 Stunden Überwachung) anzusetzen sind. Im Bereich der Güterwagen gibt es in Deutschland bisher rund 70 zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stellen. Davon haben sich zehn durch das Eisenbahn-Bundesamt zertifizieren lassen. Durch den Wegfall der Aufgabe als Zertifizierungsstelle reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt:  $(94 \text{ h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 10 \text{ Fälle/Jahr} = 40\,796 \text{ €/Jahr}$ .

Insgesamt reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt:  
 $40\,796 \text{ €/Jahr} - 13\,020 \text{ €/Jahr} = 27\,776 \text{ €/Jahr}$ .

#### Unterrichtung der Eisenbahnagentur bei schwerwiegendem Sicherheitsrisiko

§ 5a Absatz 2 Satz 2	Fälle	Personalaufwand	Sachaufwand
----------------------	-------	-----------------	-------------

<b>AEG</b>		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	5	1 193,50 €			

**Erläuterungen:**

Entsprechend dem neu eingeführten § 5a Absatz 2 Satz 2 AEG hat das Eisenbahn-Bundesamt der Eisenbahnagentur alle Fälle zu melden, bei denen es bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit von der Agentur ausgestellter Sicherheitsbescheinigung ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko feststellt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Agentur unverzüglich über die Feststellungen und die getroffenen Maßnahmen zu unterrichten. Ob ein festgestelltes Risiko hier als schwerwiegendes Risiko im Sinne des Gesetzes einzustufen ist, ist gemäß dem 29. Erwägungsgrund der Richtlinie (EU) 2016/798 zu beurteilen. Demnach liegt ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko vor, wenn ein schwerwiegender Fall der Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen gegeben ist, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann.

Dabei ist anhand der Fallzahlen aus den vergangenen Jahren insgesamt von 15 Feststellungen im Jahr auszugehen. Es wird davon ausgegangen, dass in Zukunft 35 % aller Sicherheitsbescheinigungen von in Deutschland fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Agentur ausgestellt werden. Überträgt man dieses Verhältnis auf die Gesamtzahl der Feststellungen von schwerwiegenden Sicherheitsrisiken, ist davon auszugehen, dass im Jahr etwa fünf Fälle an die Agentur zu melden sind.

Pro Meldung ist von einem Zeitaufwand von einer halben Stunde auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen: Prüfung, ob ein schwerwiegendes Risiko bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung der Agentur aufgetreten ist (5 Minuten), Weiterleitung an die Agentur (10 Minuten), Beantwortung von eventuellen Rückfragen und weitere Erläuterungen (45 Minuten in etwa einem Drittel der Fälle).

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass in einem Großteil der Fälle im Nachgang zur Meldung weitergehende Sachverhaltsermittlungen, Zusammenfassungen und Erläuterungen der Erkenntnisse im Austausch mit der Agentur erforderlich werden, die zum jeweiligen Bescheid geführt haben. Diese Folgeverpflichtungen können in einem komplexen Einzelfall zeitlich stark ins Gewicht fallen, während sie bei weniger komplexen Fällen keine oder nur wenig Zeit beanspruchen. Insgesamt wird im Durchschnitt von fünf weiteren Stunden Nachbearbeitung ausgegangen.

Für die Erfüllung der Vorgabe ist insgesamt jährlich mit einem zusätzlichen Arbeitsaufwand von 27,5 Stunden im Jahr (5 Fälle zu je 5,5 Stunden) zu rechnen. Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt: (5,5 h/Fall x 43,40 €/h) x 5 Fälle/Jahr = 1 193,50 €/Jahr.

<b>Unterrichtung der Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei sicherheitsrelevanten Feststellungen und Maßnahmen</b>					
<b>§ 5a Absatz 2a Satz 1 AEG</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

	312	66 241,20 €			
<p><b>Erläuterungen:</b></p> <p>Im neuen § 5a Absatz 2a Satz 1 AEG ist vorgesehen, dass das Eisenbahn-Bundesamt zur Koordinierung der Aufsichtstätigkeiten mit Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union sicherzustellen hat, dass die betroffenen Sicherheitsbehörden über seine sicherheitsrelevanten Feststellungen und Maßnahmen in Bezug auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auch in anderen Mitgliedstaaten tätig sind, rechtzeitig unterrichtet werden.</p> <p>Zunächst ist unabhängig von den konkreten sicherheitsrelevanten Feststellungen im Einzelfall eine monatliche Prüfung aufgrund der häufigen Änderungen der Aktionsgebiete einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen in welchen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union verkehren. Da diese Prüfung monatlich erfolgt, sind zwölf Fälle jährlich anzusetzen. Für die Prüfung muss mit einem Aufwand von drei Stunden gerechnet werden, der sich aus der Abfrage des Portals bei der Agentur und der internen Einpflege und Weitergabe der abgefragten Informationen zusammensetzt. Diese Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den mittleren Dienst durchzuführen sein. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den mittleren Dienst 31,70 Euro pro Stunde. Hieraus ergibt sich folgender jährlicher Erfüllungsaufwand: <math>(3 \text{ h/Fall} \times 31,70 \text{ €/h}) \times 12 \text{ Fälle/Jahr} = 1\,141,20 \text{ €/Jahr}</math>.</p> <p>Für die Koordinierung mit anderen Sicherheitsbehörden selbst ist zunächst von 60 international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (35 im Ausland tätige deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen und 25 im Inland tätige ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen) und 29 betroffenen Mitgliedstaaten und sonstigen Betroffenen (inkl. Schweiz, Norwegen und Channel Tunnel) auszugehen. Die Zahl der Adressaten der Meldung hat nur untergeordneten Einfluss auf den erforderlichen Zeitaufwand, so dass die Fallzahl auf international tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen bezogen maßgeblich ist. Erfahrungsgemäß kann hier von etwa fünf erforderlichen Meldungen pro Eisenbahnverkehrsunternehmen pro Jahr ausgegangen werden. Damit ergibt sich jährlich eine Fallzahl von ca. 300 Meldungen (5 Meldungen pro Eisenbahnverkehrsunternehmen bei 60 betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen).</p> <p>Die Koordinierungstätigkeit wird voraussichtlich je betroffenem Eisenbahnverkehrsunternehmen einen geschätzten Jahresaufwand von ca. fünf Stunden in Anspruch nehmen. Dieser setzt sich zusammen aus der Prüfung, ob eine Feststellung überhaupt ein auch in einem anderen Mitgliedsstaat agierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen betrifft (15 Minuten), dem Aufbereiten der Meldung über Feststellungen und Maßnahmen (3 Stunden), dem Ausführen der Meldung (15 Minuten) und, soweit erforderlich, der weiteren Koordinierung und Absprache mit den Adressaten der Meldung (durchschnittlich ca. 1,5 Stunden). Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Hieraus errechnet sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt: <math>(5 \text{ h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 300 \text{ Fälle/Jahr} = 65\,100 \text{ €/Jahr}</math>.</p> <p>Insgesamt beträgt der Aufwand für die Abfrage im Portal und die Koordinierungstätigkeit 66 241,20 Euro jährlich.</p>					

<b>Mitgliedstaaten der Europäischen Union</b>					
<b>§ 5a Absatz 2a Satz 2 AEG</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	60	41 664 €			

**Erläuterungen:**

Gemäß § 5a Absatz 2a Satz 2 AEG hat das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe, die Überwachung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit anderen betroffenen Mitgliedstaaten abzustimmen. Dazu wird das Eisenbahn-Bundesamt einen gemeinsamen Aufsichtsplan mit Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufstellen. Bei einer Zahl von ca. 60 international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (s.o. die Erläuterungen zu § 5a Absatz 2a Satz 1 AEG) sind 60 gemeinsame Aufsichtspläne zu erstellen. Für die Aufstellung eines solchen Aufsichtsplans ist jährlich von einem Zeitaufwand von 16 Stunden auszugehen. Dieser setzt sich zusammen aus zwölf Stunden für die Abstimmung eines gemeinsamen Überwachungsplans und vier Stunden für die unterjährige Dokumentation und Kommunikation mit anderen Sicherheitsbehörden. Die Arbeiten werden durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt (43,40 Euro pro Stunde als Standardlohnkostensatz nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  
 (16 h/Fall x 43,40 €/h) x 60 Fälle/Jahr = 41 664 €/Jahr.

<b>§ 7a Absatz 1/§ 7c AEG i. V. m. Art. 3 Absatz 1 und 4 DVO (EU) 2019/779</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	<b>Prüfung der Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung und Überwachung</b>	140	97 216 €		

**Erläuterungen:**

Nach Artikel 3 Absatz 1 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 müssen Eisenbahnen, die gleichzeitig die für die Instandhaltung zuständige Stelle für Fahrzeuge sind, die sie ausschließlich selbst betreiben, nachweisen, dass sie die Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllen. Diesen Nachweis können sie im Rahmen der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung oder im Rahmen einer Zertifizierung nach § 7g Absatz 1 i. V. m. Absatz 2 AEG erbringen. Nach Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden sich die

Eisenbahnen – soweit dies zulässig ist – überwiegend für die Prüfung der Anforderungen im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung entscheiden, weil dieses Verfahren gegenüber der Zertifizierung mit Erleichterungen verbunden ist. Von den 250 Eisenbahnen, die auch eine für die Instandhaltung zuständige Stelle sind, kann das Eisenbahn-Bundesamt schätzungsweise in 140 Fällen im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung über die Erfüllung der Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 entscheiden.

Der zusätzliche Aufwand hängt auch für die Verwaltung, wie oben unter 4.2 dargestellt, maßgeblich von den Festlegungen im Leitfaden der Eisenbahnagentur der Europäischen Union über die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen ab. Hier ist von einem gemittelten Schätzwert auszugehen, der auch berücksichtigt, dass Managementanforderungen für die Zertifizierung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle und die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung identisch sind. Es ist von durchschnittlich 80 Stunden pro Fall auszugehen. Die Arbeiten fallen nicht jährlich an, sondern sind alle fünf Jahre durchzuführen, wodurch sich eine Periodizität von 0,2 ergibt. Die Arbeiten werden durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt (43,40 Euro pro Stunde als Standardlohnkostensatz nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leitfadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst). Daraus ergibt sich folgende Berechnung:  $(80\text{h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 140 \text{ Fälle/Jahr} \times 0,2 = 97\,216 \text{ €/Jahr}$ .

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für Länder und Kommunen.

## **5. Weitere Kosten**

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Die Gebühren und Auslagen, die zertifizierungspflichtige für die Instandhaltung zuständige Stellen bislang an das Eisenbahn-Bundesamt für die Zertifizierung entrichten, entfallen zukünftig. Stattdessen sind durch die zertifizierungspflichtigen für die Instandhaltung zuständigen Stellen nunmehr Entgelte an die zukünftig anerkannten Zertifizierungsstellen zu entrichten, die sich nach den vertraglichen Vereinbarungen richten. Die Kosten für die Anerkennung und Überwachung als Zertifizierungsstelle richten sich nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung, die als Artikel 3 der Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union entsprechend geändert wird.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung des Gesetzes kommt nicht in Betracht, weil die Vorschriften der Richtlinie (EU) 2016/798 und der Richtlinie (EU) 2016/797 keine Befristung vorsehen.

Dieses Regelungsvorhaben muss nicht evaluiert werden, weil der zusätzliche Erfüllungsaufwand nicht den Schwellenwert von einer Million Euro überschreitet.



## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 22)**

In das Allgemeine Eisenbahngesetz wird der Begriff der sonstigen Verantwortlichen eingeführt. Unter diesen Oberbegriff fallen die in Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 erfassten Akteure. Das sind Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer. Es handelt sich hierbei um weitere Beteiligte im Eisenbahnbereich.

#### **Zu Nummer 2 (§ 4)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 1 Nummer 1)**

Mit der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 werden Eisenbahnfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des EU-Rechts fallen, in den Verkehr gebracht, deswegen musste die Vorschrift um das „Inverkehrbringen“ ergänzt werden.

##### **Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 2)**

Mit der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 werden Eisenbahnfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des EU-Rechts fallen, in den Verkehr gebracht, deswegen musste die Vorschrift um das „Inverkehrbringen“ ergänzt werden. Darüber hinaus gibt es Fahrzeuge, die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in Betrieb genommen werden.

##### **Zu Buchstabe c (§ 4 Absatz 4 Satz 1)**

Der Absatz wurde redaktionell überarbeitet. Artikel 9 der Richtlinie 2004/49/EG wurde durch Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 neu gefasst. Deshalb wurde der Verweis geändert. Inhaltlich entsprechen die Absätze 2 und 3 des Artikels 9 der Richtlinie 2004/49/EG den Absätzen 1 bis 5 des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2016/798.

##### **Zu Nummer 3 (§ 4a Absatz 3 bis 5)**

Die Absätze 3 bis 5 enthalten die Verpflichtungen der für die Instandhaltung zuständigen Stellen. Jede für die Instandhaltung zuständige Stelle hat ein Instandhaltungssystem in nicht personenbezogener Form einzurichten.

Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die in den Anwendungsbereich des EU-Rechts fallen, müssen das Instandhaltungssystem nach Artikel 14 Absatz 3 Satz 1 bis 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 einrichten. In Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 werden die Funktionen des Instandhaltungssystems für Eisenbahnfahrzeuge beschrieben. Die Beschreibung entspricht im Wesentlichen der Beschreibung in Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007. Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/798 enthält darüber hinaus eine Beschreibung der Anforderungen an die Instandhaltungstätigkeiten. Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 zum Instandhaltungssystem gilt für alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die EU-Recht anwenden müssen. Da nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798 die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, vom Anwendungsbereich des EU-Rechts ausgenommen werden kann, wird in Satz 4 von der Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht. Entsprechend der Regelung in § 7a Absatz 1 Satz 2 richtet sich die Instandhaltung von Fahrzeugen, die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 betrieben werden und die lediglich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren, ebenfalls nicht nach EU-Recht. Mit dem Übergangs-

bahnhof ist der erste Bahnhof des übergeordneten Netzes zu verstehen, der nach Verlassen des nachgeordneten Netzes erreicht wird. Die Funktion eines Übergangsbahnhofs liegt grundsätzlich darin, dass eine Verkehrsanbindung nicht gekappt wird. Die Stellen, die nicht in den Anwendungsbereich des EU-Rechts fallen, müssen in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festlegen.

Der bisherige Absatz 4 ist in Absatz 3 aufgegangen. Die bisherigen Absätze 5 und 6, die nun die neuen Absätze 4 und 5 sind, werden redaktionell überarbeitet.

#### **Zu Nummer 4 (§ 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)**

In der Vorschrift wird der Verweis auf die neue Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 aufgenommen.

#### **Zu Nummer 5 (§ 5)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 5 Absatz 1d)**

In der Vorschrift werden die Verweise auf die neue Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 und das Vollzitat der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 aktualisiert.

Die Sicherheitsbehörde erhält als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen, die die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und die Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen nach § 7g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilen. Dafür entfällt die Aufgabe der Sicherheitsbehörde, diese Bescheinigungen zu erteilen. Diese Aufgabe sollen die Zertifizierungsstellen im Sinne von Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 wahrnehmen, deren Kompetenz vorab behördlich festzustellen ist. Bislang hat das Eisenbahn-Bundesamt die für die Instandhaltung zuständigen Stellen unter Einsatz von Verwaltungshelfern zertifiziert. Diese Verwaltungshelfer können sich nun bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen als Zertifizierungsstellen anerkennen lassen. Darüber hinaus ergeben sich für Stellen, die bislang in diesem Bereich noch nicht tätig waren, neue Betätigungsfelder, die Einnahmen bringen. Außerdem führt die Ausweitung der Zertifizierungsstellen auf mehrere Stellen insgesamt zu einer Beschleunigung, da der Antragssteller je nach Auslastung der einzelnen Stellen entscheiden kann, wer diese Tätigkeit ausführen soll. Die Zertifizierungsstellen können sich also nun am Markt frei etablieren. Dies fördert den Wettbewerb dieser Stellen untereinander, was zu einem Vorteil für die zu zertifizierenden Stellen führen kann.

Die Zertifizierungsstellen übernehmen die Zertifizierungsaufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes. Das Eisenbahn-Bundesamt kennt als Sicherheitsbehörde den Eisenbahnsektor sowie die zu erfüllenden Anforderungen. Schließlich prüft es im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung, ob Eisenbahnen die Anforderungen, die an die für die Instandhaltung zuständigen Stellen gestellt werden, erfüllen, wenn diese als für die Instandhaltung zuständige Stelle ihre Fahrzeuge selbst betreiben und wenn die Eisenbahn dies beantragt hat. Dies führt zu einer Beschleunigung des Gesamtprozesses. Zudem wird mit dem Eisenbahn-Bundesamt als Anerkennungsstelle eine weitere Schnittstelle vermieden. Aus diesen Gründen ist es sinnvoll und erforderlich, dass das Eisenbahn-Bundesamt diese Stellen anerkennt und überwacht.

Darüber hinaus entspricht dieses Verfahren den Regelungen zur Anerkennung anderer Stellen, wie den benannten und bestimmten Stellen, den Bewertungsstellen und den Prüfsachverständigen. In Bezug auf diese Stellen führt das Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls die Anerkennung und Überwachung durch.

Bei vielen Produkten ist der Einsatz einer benannten und einer bestimmten Stelle notwendig. Daher ist es sinnvoll, wenn Eisenbahn-Cert, das beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelt ist, beide Rollen wahrnehmen kann.

Maßgebliches Recht für die benannten Stellen und bestimmten Stellen ist das Recht der Europäischen Union.

**Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 1e Satz 1)**

**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 1e Satz 1 einleitender Satzteil)**

Die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 im übergeordneten Netz sind als Normadressaten hinzugekommen. Das sind Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer.

**Zu Doppelbuchstabe bb (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1, 5 und 7)**

Maßgebliches Recht für die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme und Teilen von diesen, für das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten und für das Fahrzeugeinstellungsregister ist das Recht der Europäischen Union.

**Zu Doppelbuchstabe cc (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1a und 1b)**

In Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 wurde das Verfahren der Inbetriebnahme für den Fahrzeugbereich durch das Verfahren des Inverkehrbringens abgelöst. Gemäß Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 erteilt die Sicherheitsbehörde für Fahrzeuge keine Genehmigung der Inbetriebnahme, sondern eine Genehmigung für das Inverkehrbringen. Diese Änderung auf europäischer Ebene wird mit der Zuständigkeitszuweisung in § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1a nachvollzogen. Die Erteilung von Genehmigungen, die auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt sind, kann vom Antragsteller entweder bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder bei der Sicherheitsbehörde beantragt werden. Nur im letzteren Fall ist die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 21 Absatz 8 (auch in Verbindung mit Artikel 24) der Richtlinie (EU) 2016/797 zuständig.

Ist die Eisenbahnagentur für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen zuständig, so prüft das Eisenbahn-Bundesamt, die in Nummer 1b genannten Anforderungen (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1b). Die Einzelheiten ergeben sich aus der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 und dem Anwendungsleitfaden der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.

Diese Zuständigkeitsregeln entsprechen Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b und c der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 21 Absatz 5 Satz 2 Buchstabe b und Absatz 8 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797.

**Zu Doppelbuchstabe dd (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2)**

Die Zuständigkeit des Bundes für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen hat sich durch die Richtlinie (EU) 2016/798 geändert. Nach Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 ist die Sicherheitsbehörde nicht mehr für die Erteilung aller Sicherheitsbescheinigungen zuständig. Für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zuständig. Die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für Verkehrsdienste, die auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt sind, kann von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entweder bei der Agentur oder bei der Sicherheitsbehörde beantragt werden. Nur im letzteren Fall ist die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 10 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 zuständig. Deshalb ist Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a auf diesen Fall beschränkt. Diese Zuständigkeitsregel setzt Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Die bisherige zweite Alternative des Buchstaben a (Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen) erhält in Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 einen eigenen Buchstaben b und entspricht der Regelung des Artikels 16 Absatz 2 Buchstabe h der Richtlinie (EU) 2016/798.

Der vormalige Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b wurde aufgehoben. Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen mehr, sondern hierfür sind die Zertifizierungsstellen im Sinne von Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 zuständig.

#### **Zu Doppelbuchstabe ee (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2a)**

Wenn die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die einheitliche Sicherheitsbescheinigung erteilt, prüft sie, ob die in den europäischen Vorschriften enthaltenen Anforderungen erfüllt sind. Die Anforderungen der Vorschriften des Mitgliedsstaates, in dem oder in denen das Unternehmen verkehren will, prüft die Eisenbahnagentur nicht. Zu dieser Prüfung verweist sie den Antrag an die Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats, die den Antrag entsprechend zu bewerten hat (Artikel 10 Absatz 5 Satz 2 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798). Mit dem neuen § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2a wird dem Bund die Zuständigkeit hierfür zugewiesen. Diese Zuständigkeitsregel setzt Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

#### **Zu Doppelbuchstabe ff (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4a)**

Der Bund ist für die Eisenbahnaufsicht über Wagenhalter nach § 32 zuständig, die Fahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister der Bundesrepublik Deutschland oder im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen haben.

#### **Zu Nummer 6 (§ 5a)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 5a Absatz 2 Satz 2)**

Mit Satz 2 wird die Informationspflicht aus Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 1 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Wenn die Eisenbahnagentur einem Unternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausgestellt hat und die Sicherheitsbehörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko feststellt, kann die Sicherheitsbehörde geeignete Maßnahmen treffen und muss die Agentur über das Sicherheitsrisiko und über etwaige getroffene Maßnahmen unterrichten. Wann ein festgestelltes Risiko ein schwerwiegendes Risiko darstellt, beurteilt sich nach dem Erwägungsgrund 29 der Richtlinie (EU) 2016/798. Danach liegt ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko vor, wenn ein schwerwiegender Fall der Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen gegeben ist, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder zu einem schwerwiegenden Unfall führen kann.

Damit wird sichergestellt, dass die Eisenbahnagentur als Ausstellungsbehörde Herrin des Verfahrens bleibt und die von ihr getroffene Entscheidung, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung zu erteilen, zunächst einmal überprüfen kann. Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass der Inhaber der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, muss sie die Bescheinigung einschränken oder widerrufen. Kommt sie zu dem Schluss, dass der Inhaber die Bedingungen weiterhin erfüllt und die Maßnahmen unverhältnismäßig sind, wird sie versuchen, eine Einigung mit der Sicherheitsbehörde zu erzielen. Bleibt die Sicherheitsbehörde bei ihrer Einschätzung, bleiben die Sicherheitsmaßnahmen bestehen. Der neue Satz 2 ist Folge des Auseinanderfallens der Kompetenzen der Eisenbahnagentur als Ausstellungsbehörde und der Sicherheitsbehörde als Aufsichtsbehörde.

### **Zu Buchstabe b (§ 5a Absatz 2a)**

Mit § 5a Absatz 2a wird Artikel 17 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Danach müssen die Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen operiert, ihre Aufsichtstätigkeiten koordinieren. Die Zusammenarbeit soll sicherstellen, dass die Aufsicht in ausreichendem Umfang gewährleistet ist und dass Doppelinspektionen und -audits vermieden werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen die dafür relevanten Informationen zwischen den Sicherheitsbehörden fließen. Gemäß Artikel 17 Absatz 9 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 handelt es sich dabei um alle wesentlichen sicherheitsrelevanten Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere alle bekannten Sicherheitsrisiken, die Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften und die Nichteinhaltung des Verfahrens zur Risikokontrolle gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012. Zu diesem Zweck wird die Sicherheitsbehörde der Bundesrepublik Deutschland in Satz 1 dazu verpflichtet, die Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten, deren Territorium von dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient wird, über alle sicherheitsrelevanten Feststellungen und Maßnahmen, die sie im Rahmen der Aufsicht getroffen hat, zu informieren.

Gemäß Artikel 17 Absatz 9 Unterabsatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 können die Sicherheitsbehörden einen gemeinsamen Aufsichtsplan aufstellen, um abzusichern, dass die Aufsicht in ausreichendem Umfang gewährleistet ist und dass Doppelinspektionen und -audits vermieden werden. Dieser Weg, der nach pflichtgemäßem Ermessen durch Verwaltungsvereinbarungen mit den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten gegangen werden kann, ist Gegenstand von Satz 2.

### **Zu Buchstabe c (§ 5a Absatz 8b)**

Gemäß Artikel 10 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 soll diejenige Behörde, die eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erteilt, berechtigt sein, bei dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Erteilung beantragt hat, Vor-Ort-Besuche, Inspektionen und Audits durchzuführen (vgl. auch Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798). Dasselbe gilt, wenn die erteilende Behörde die Bescheinigung ändert, zurücknimmt oder widerruft.

§ 5a Absatz 4 und 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes räumen den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten Aufsichtsrechte gegenüber den Unternehmen ein. Diese Rechte umfassen die nach Artikel 10 Absatz 5 Unterabsatz 2 und Artikel 18 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 erforderlichen Befugnisse für die Sicherheitsbehörde, um Vor-Ort-Besuche, Inspektionen und Audits durchführen zu können. Mit der Einfügung des neuen Absatzes 8b werden die Rechte auch der Eisenbahnagentur eingeräumt. Sie sind gemäß dem Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung ausdrücklich auf Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erteilung, Änderung, Rücknahme oder dem Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung beschränkt.

### **Zu Nummer 7 (§ 5b Absatz 1)**

Das Vollzitat der Richtlinie (EU) 2016/798 ist bereits im neuen § 2 Absatz 22 enthalten und daher in § 5b zu streichen.

### **Zu Nummer 8 (§ 7a)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 7a Überschrift)**

Nach dem bislang geltenden § 7a Absatz 1 und 4 durften Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen eine Sicherheitsbescheinigung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilt wurde, nur mit zusätzlicher nationaler Bescheinigung am Eisenbahnverkehr auf dem übergeordneten Eisenbahnnetz teilnehmen. Die nationale Bescheinigung wird nicht mehr erteilt.

**Zu Buchstabe b (§ 7a Absatz 1 Satz 1 und 2)**

Der Verweis auf Absatz 4 Satz 1 ist zu streichen, weil keine nationalen Bescheinigungen mehr erteilt werden.

Die Sicherheitsbescheinigungen und die zusätzlichen nationalen Bescheinigungen wurden auf maximal fünf Jahre erteilt (§ 7a Absatz 7 Satz 1 (alt)). Inhaber dieser zweiteiligen Sicherheitsbescheinigung dürfen bis zu deren Auslaufen am Eisenbahnverkehr auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Da nachfolgend alle Regelungen zur nationalen Bescheinigung aus der Regelung des § 7a entfernt sind, muss ihr Begriff wieder in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 eingefügt werden, um den Anwendungsbereich der Nummer 2 klar festzulegen. Nach dem Auslaufen der zweiteiligen Sicherheitsbescheinigung müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach der Richtlinie (EU) 2016/798 beantragen.

Zur Klarstellung wurde in Satz 2 die Formulierung „bis in einen Übergangsbahnhof“ durch „bis in den Übergangsbahnhof“ ersetzt. Mit dem Übergangsbahnhof ist der erste Bahnhof des übergeordneten Netzes zu verstehen, der nach Verlassen des nachgeordneten Netzes erreicht wird. Die Funktion eines Übergangsbahnhofs liegt grundsätzlich darin, dass eine Verkehrsanbindung nicht gekappt wird. Die jeweilige Fahrt darf nicht über den jeweils ersten Übergangsbahnhof hinausgehen.

**Zu Buchstabe c (§ 7a Absatz 2 und 3 bis 8 (alt))**

Absatz 4 betrifft die nationale Bescheinigung. Nationale Bescheinigungen werden nicht mehr erteilt. Daher wird Absatz 4 aufgehoben.

Die Absätze 2 und 3 sowie die Absätze 5 bis 8 betreffen das Verfahren und die Voraussetzungen zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung. Sie finden sich in der zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets neu zu fassenden Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 wieder.

**Zu Buchstabe d (§ 7a Absatz 2)**

Wegen der Streichung der Absätze 2 und 3 bis 8 wird die Absatznummerierung angepasst.

**Zu Nummer 9 (§ 7b)**

§ 7b findet sich in der zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets neu zu fassenden Eisenbahn-Sicherheitsverordnung wieder. Wegen der dortigen Bündelung aller Verfahrensvorschriften zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung werden die Regelungen zu Änderungen, zur Rücknahme und zum Widerruf unter systematischen Gesichtspunkten auch in die neu zusammenfassende Eisenbahn-Sicherheitsverordnung aufgenommen.

**Zu Nummer 10 (§ 7c)****Zu Buchstabe a (§ 7c Absatz 1 (alt))**

Durch die nachfolgende Aufhebung der Absätze 2 bis 4 ist die Absatzgliederung überflüssig geworden.

**Zu Buchstabe b (§ 7c Absatz 2 bis 4 (alt))**

Die Absätze 2 bis 4 finden sich in der zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets neu zu fassenden Eisenbahn-Sicherheitsverordnung wieder. Sie werden aufgehoben, weil zur

Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 Ergänzungen der Verfahrensvorschriften nötig sind, die eine Regelung in § 7c unübersichtlich gemacht hätten.

### **Zu Nummer 11 (§ 7g Absatz 1 bis 3)**

Eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen die Stellen, die für die Instandhaltung von auf dem übergeordneten Netz verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen zuständig sind und die unter den Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 fallen. Im EU-Recht wird die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung unterschiedlich bezeichnet. In Artikel 14 Absatz 4 und im Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/798 sowie in den Erwägungsgründen, in Artikel 3 Absatz 5 und in den Anhängen I und II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 wird sie ebenfalls als Instandhaltungsstellen-Bescheinigung bezeichnet. Darüber hinaus wird diese Bescheinigung auch ECM-Zertifikat (vgl. Artikel 14 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Erwägungsgrund 4 sowie Artikel 1 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779) oder Konformitätsbescheinigung für eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (vgl. Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779, ähnlich Anhang IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779) genannt.

Diese Verpflichtung besteht für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen sowie Eisenbahnen, die Eisenbahnfahrzeuge instand halten, die nicht ausschließlich unter ihrem Regime betrieben werden. Die Erteilung einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung richtet sich nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779. Die Anforderungen an die Erteilung und das Verfahren sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 geregelt. Die zu erfüllenden Anforderungen für eine für die Instandhaltung zuständige Stelle ergeben sich aus Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779. Hiernach sind die Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 zu erfüllen.

Die Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 besteht nicht für die Stellen, die für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nur für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, zuständig sind. Des Weiteren besteht die Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 nicht für die Stellen, die für die Instandhaltung von auf dem nachgeordneten Netz verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen zuständig sind, wenn diese Eisenbahnfahrzeuge lediglich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren.

Im Hinblick auf die neue Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 wird die Regelung des Absatzes 2a weiter gefasst und bezieht allgemein Eisenbahnfahrzeuge ein. § 4a Absatz 3 ist neu gefasst. Er regelt für alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen, wie das Instandhaltungssystem auszugestaltet ist. Deshalb darf die Anwendung des § 4a Absatz 3 nicht in Gänze für militärisches Gerät ausgeschlossen werden. Bisher galt dieser Absatz nur für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen. § 4a Absatz 3 Satz 3 über die Ausgestaltung des Instandhaltungssystems nach dem EU-Recht muss nicht angewendet werden. Entsprechend Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 gewährt weiterhin die Sicherheitsbehörde die Ausnahme und nicht die Zertifizierungsstelle.

Da die Vorschriften über die Instandhaltungsfunktionen in Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/798 enthalten sind, erfolgt der Verweis auf diesen Basisrechtsakt. Die Anforderungen an die Erteilung und das Verfahren sind in Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 geregelt. (Absatz 3)

### **Zu Nummer 12 (§ 25a)**

Die Vorschriften über das Fahrzeugeinstellungsregister werden aufgehoben. Sie sind in der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung enthalten.

**Zu Nummer 13 (§ 26)****Zu Buchstabe a (§ 26 Absatz 1 Satz 1)****Zu Doppelbuchstabe aa (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe e)**

Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und sonstige Verantwortliche nach § 2 Absatz 22 sind Verantwortliche für die Eisenbahnsicherheit im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798. Daher wird die Rechtsgrundlage zur Begründung von Mitwirkungspflichten dieser Stellen ergänzt.

**Zu Doppelbuchstabe bb (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe b und c)**

Die Verweise auf § 5 Absatz 1e werden aktualisiert.

**Zu Doppelbuchstabe cc (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 12)**

Das Verfahren zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist in der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung zu regeln. Regelungen zum Verfahren für die Erteilung der nationalen Bescheinigung sind nicht mehr vorzusehen, weil eine nationale Bescheinigung nicht mehr erteilt wird.

**Zu Doppelbuchstabe dd (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13)**

Die Regelungen betreffend das Sicherheitsmanagementsystem in § 7a Absatz 2, 3 und 4 und in § 7c Absatz 2 und 4 werden aufgehoben. Die Bezugnahme muss deshalb korrigiert werden.

Durch den Wegfall des § 7a Absatz 2, 3 und 4 und des § 7c Absatz 2 und 4 kommt als Bezugspunkt der Nummer 13 nur § 4 Absatz 4 in Betracht. Die aufzuhebenden Regelungen enthalten Bestimmungen zum Sicherheitsmanagementsystem, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen einzurichten hat (§ 7a) und dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzurichten hat (§ 7c). § 4 Absatz 4 differenziert nicht nach Sicherheitsmanagementsystemen für Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen, sondern rekurriert auf das Sicherheitsmanagementsystem als solches. Deshalb wird das Wort „Sicherheitsmanagementsysteme“ durch die Wörter „ein Sicherheitsmanagementsystem“ ersetzt.

Die redaktionellen Anpassungen haben keine inhaltliche Änderung der Ermächtigungsgrundlage zur Folge.

**Zu Doppelbuchstabe ee (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18)**

Mit der Ergänzung der Nummer 18 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, auch die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Zertifizierungsstellen im Sinne von Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 sowie über ihre Tätigkeit im Wege einer Rechtsverordnung festzulegen.

**Zu Buchstabe b (§ 26 Absatz 7)**

Da die Richtlinie 2008/57/EG mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben wird, wird in dieser Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Rechtsverordnungen der Verweis auf die erwähnte Richtlinie ersetzt durch die neue Richtlinie (EU) 2016/797.



**Zu Nummer 14 (§ 28 Absatz 1)**

**Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1 Nummer 2)**

Da es künftig keine nationale Bescheinigung mehr gibt und die Regelungen hierzu in § 7a aufgehoben werden, ist der Bußgeldtatbestand des § 28 Absatz 1 Nummer 2 entsprechend anzupassen.

**Zu Buchstabe b (§ 28 Absatz 1 Nummer 2a (alt))**

Die Ordnungswidrigkeit, die das Nichtbeantragen einer geänderten Sicherheitsbescheinigung unter Buße stellt, wird in die zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets neu zu fassende Eisenbahn-Sicherheitsverordnung aufgenommen. Dort findet sich die korrespondierende Rechtspflicht, bei einer wesentlichen Änderung der der Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zugrunde liegenden Verhältnisse unverzüglich die Änderung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

**Zu Buchstabe c (§ 28 Absatz 1 Nummer 2a)**

Die Nummerierung dieses Ordnungswidrigkeitentatbestandes ändert sich aufgrund des Wegfalls der bisherigen Nummer 2a. Da die Absatzzählung in § 7c aufgehoben wird, ist der Bußgeldtatbestand des § 28 Absatz 1 Nummer 2a entsprechend redaktionell anzupassen.

**Zu Buchstabe d (§ 28 Absatz 1 Nummer 2b und 2c)**

Die Nummerierung der beiden Ordnungswidrigkeitentatbestände ändert sich aufgrund des Wegfalls der bisherigen Nummer 2a.

**Zu Buchstabe e (§ 28 Absatz 1 Nummer 2d)**

Die Pflicht, eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung vorzuweisen, ergibt sich über § 7g Absatz 1 aus der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2019/779.

**Zu Nummer 15 (§ 35a Absatz 3 Satz 1)**

Da die Absatzzählung in § 7c aufgehoben wird, ist die Vorschrift entsprechend redaktionell anzupassen.

**Zu Nummer 16 (§ 38)**

**Zu Buchstabe a (§ 38 Absatz 5 und 5a (alt))**

Die Übergangsvorschriften in dem bisherigen § 38 Absatz 5 und 5a sind wegen Zeitablaufs gegenstandslos und werden deshalb gestrichen.

**Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 5)**

Da der bisherige Absatz 5 aufgehoben wird, wird der bisherige Absatz 5b Absatz 5.

**Zu Buchstabe c (§ 38 Absatz 5a)**

Da Absatz 5a aufgehoben wird, wird der bisherige Absatz 5c Absatz 5a. Als Folgeänderung von § 7c wird der Verweis auf Absatz 1 gestrichen.

**Zu Buchstabe d (§ 38 Absatz 5b)**

Der bisherige Absatz 5d wird Absatz 5b. Da noch Verfahren nach diesem Absatz nicht abgeschlossen sind, ist die Formulierung anzupassen.

**Zu Buchstabe e (§ 38 Absatz 5e und 5f (alt))**

Die Übergangsvorschriften in dem bisherigen § 38 Absatz 5e und 5f sind wegen Zeitablaufs gegenstandslos und werden deshalb gestrichen.

**Zu Buchstabe f (§ 38 Absatz 5c)**

Mit § 38 Absatz 5c wird Artikel 31 Absatz 2 und 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Artikel 31 Absatz 2 enthält eine Übergangsvorschrift für Sicherheitsbescheinigungen, die gemäß der abgelösten Richtlinie 2004/49/EG zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2016/798 und dem Inkrafttreten der nationalen Umsetzungsrechtsakte zum 16. Juni 2019 erteilt werden. Sicherheitsbescheinigungen mit den nationalen Bescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig. Gemäß Artikel 31 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 können Sicherheitsbescheinigungen bis zum 16. Juni 2020 weiterhin von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden, wenn der spätere Umsetzungstermin notifiziert wurde. Die Bundesrepublik Deutschland hat den späteren Umsetzungstermin notifiziert. Die Gültigkeit der bis zu diesem Datum erteilten Sicherheitsbescheinigungen verschiebt sich entsprechend über den Stichtag hinaus.

**Zu Artikel 2 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)****Zu Nummer 1 (§ 9 Absatz 1 Satz 1)**

In Absatz 1 Satz 1 wird der Verweis auf die alte Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG gestrichen.

**Zu Nummer 2 (§ 9 Absatz 2 Satz 2)**

Zur einheitlichen Verwendung des Begriffs „Sicherheitsbehörde“ wird das Adjektiv „national“ gestrichen.

**Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Artikel 33 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 57 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 sehen eine Frist zur Umsetzung der Richtlinien zum 16. Juni 2019 vor, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 33 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 57 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 um ein Jahr verlängern können. Die Bundesrepublik Deutschland hat von der Verlängerungsoption Gebrauch gemacht, so dass das Gesetz am 16. Juni 2020 in Kraft tritt.

Die Zuständigkeitsvorschriften nach § 5 Absatz 1d des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage zur Begründung

**Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/798 und (EU) 2016/797 durch das Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets**

<b>Richtlinie (EU) 2016/798</b>	<b>Umsetzung im Allgemeinen Eisenbahngesetz</b>
Artikel 9 Absatz 1 bis 5	§ 4 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1	§ 7a Absatz 1
Artikel 10 Absatz 5 Unterabsatz 2 und Artikel 18 Absatz 2 Satz 2	§ 5a Absatz 8b
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	§ 7c
Artikel 14 Absatz 3 und Anhang III	§ 4a Absatz 3, § 7g Absatz 3
Artikel 14 Absatz 4 und 5	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 3, Satz 2 und 3, § 7g
Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe d und Absatz 2	§ 7g Absatz 2a
Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b und c	§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1a und 1b
Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f bis h	§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 und Nummer 2a
Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 1 Satz 2	§ 5a Absatz 2 Satz 2
Artikel 17 Absatz 9	§ 5a Absatz 2a
Artikel 30	§ 28 Absatz 1 Nummer 2, 2a und 2d
Artikel 31 Absatz 2 und 3 Satz 2	§ 38a Absatz 5c
<b>Richtlinie (EU) 2016/797</b>	<b>Umsetzung im Allgemeinen Eisenbahngesetz</b>
Artikel 21 Absatz 5 Satz 2 Buchstabe b und Absatz 8 Satz 1	§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1a und 1b