

**23.03.20****Empfehlungen**  
der Ausschüsse

Vk

zu **Punkt ...** der 988. Sitzung des Bundesrates am 27. März 2020

---

**Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union****Der federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat,

der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 ESiV)

In Artikel 1 ist § 1 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist Nummer 3 zu streichen.
- b) Satz 2 ist zu streichen.

**Begründung:**

Die Vorschriften gehen über europäisches Recht hinaus. Sie sind zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union nicht erforderlich und sie stehen im Widerspruch zu den Regelungen des § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit § 2 Absatz 20 AEG, die auch nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union am 16. Juni 2020 unverändert fortgelten.

Die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung gilt für das öffentliche Eisenbahnsystem im übergeordneten Netz nach § 2b AEG (§ 1 Absatz 1 ESiV). Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Schienenwege, die von einem Betreiber der Schienenwege betrieben werden (§ 2 Absatz 20 AEG). Serviceeinrichtungen gehören damit nicht zum übergeordneten Netz. Sie können folgerichtig auch nicht von Vorschriften ausgenommen werden, die nur für das öffentliche Eisenbahnsystem im übergeordneten Netz gelten. Die in § 1 Absatz 2 Nummer 3 ESiV vorgesehene Ausnahme ist damit entbehrlich. Sie sollte daher gestrichen werden.

Die ausschließlich für Schienenwege in Personenbahnhöfen und Güterterminals vorgesehene Rückausnahme in § 1 Absatz 2 Satz 2 ESiV kann daher auch keine Wirkung entfalten. Sie läuft vielmehr ins Leere, weil Serviceeinrichtungen gerade nicht zum übergeordneten Netz im Sinne des § 2b AEG gehören, auf das sich § 1 Absatz 1 ESiV bezieht.

Auch ist kein Grund für die in § 1 Absatz 2 Satz 2 ESiV geregelte Rückausnahme für Schienenwege in Personenbahnhöfen und Güterterminals erkennbar. Die Begründung zu dieser Regelung stellt dazu lediglich fest, dass die – entbehrliche – Ausnahme des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 ESiV für die Schienenwege in diesen Serviceeinrichtungen nicht gelten soll.

## 2. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 1 Absatz 4 Nummer 2 und 2a – neu –EIGV)

In Artikel 2 Nummer 2 ist § 1 Absatz 4 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist das Wort „sowie“ zu streichen.
- b) Nach Nummer 2 ist folgende Nummer 2a einzufügen:

„2a. Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge sowie“

### Begründung:

Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 sieht ausdrücklich vor, dass mangels TSI für Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge nationale Vorschriften der Mitgliedstaaten herangezogen werden, um sicherzustellen, dass diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen. In Deutschland sind dafür maßgeblich die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), welche von den jeweils zuständigen Behörden angewendet werden. Die Zulassung von Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen nach diesen Vorschriften hat sich bewährt. Es besteht daher kein Bedürfnis, Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung zu unterwerfen.

3. Zu Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe a (§ 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 EIGV)

In Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe a ist § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 zu streichen.

Begründung:

Die Vorschrift des § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 EIGV ist überflüssig. Bereits nach § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 EIGV sind Infrastrukturen, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind, von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgenommen. Das gleiche gilt nach § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 EIGV für Fahrzeuge, die ausschließlich auf Infrastrukturen genutzt werden, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind.

Nach § 2b Absatz 1 AEG ist das übergeordnete Netz das regelspurige Eisenbahnnetz. Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Schienenwege, die von einem Betreiber der Schienenwege betrieben werden (§ 2 Absatz 20 AEG). Serviceeinrichtungen gehören damit nicht zum übergeordneten Netz.

4. Zu Artikel 4 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Artikel 4 ist wie folgt zu fassen:

**„Artikel 4**

**Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305, 1318), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, außer Kraft.“

Begründung:

Nach Artikel 4 sollen die Regelungen der Verordnung mit einer Ausnahme am 16. Juni 2020 in Kraft treten. Die Ermächtigungsgrundlage für diese Verordnung ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz enthalten, das durch das Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union geändert wird. Dieses Änderungsgesetz wird zum überwiegenden

den Teil jedoch erst am 16. Juni 2020 in Kraft treten. Eine Verordnung darf aber erst ausgefertigt werden, wenn die Ermächtigungsnorm in Kraft getreten ist. Daher ist die Regelung über das Inkrafttreten der Umsetzungsverordnung entsprechend anzupassen.