

# Entwurf einer Zehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

## A. Problem und Ziel

Die Umrüstung und Erneuerung bestehender Teilsysteme (insbesondere Eisenbahnfahrzeuge) ist für Halter, Hersteller und Eisenbahnen ein effektiver und nachhaltiger Weg, ihre Fahrzeuge und Infrastruktur zu modernisieren oder zu erneuern und so ihren Kunden zeitgemäße und qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten zu können.

In der Vergangenheit konnte eine Vielzahl an notwendigen Umrüstungsvorhaben nicht durchgeführt werden. Grund hierfür ist ein allgemeiner Grundsatz des Verwaltungsrechts, der besagt, dass das zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltende Recht erfüllt sein muss, damit ein Antrag positiv beschieden werden kann. Für Umrüstungen und Erneuerungen bedeutet dies, dass sämtliche von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teile des Fahrzeugs dem aktuell geltenden technischen Regelwerk entsprechen müssen. Dies betrifft neben veränderten oder zu erneuernden Teilen auch die Auswirkungen auf das bestehende Teilsystem (insbesondere die nur mittelbar betroffenen Teile). Das Erfordernis, auch hierfür das aktuell geltende technische Regelwerk einhalten zu müssen, ist mitunter sehr schwierig, da die zu Grunde liegenden Nachweise meist mit vorherigen und/oder abweichenden Regelwerken geführt wurden. Dies führt häufig dazu, dass Umbauvorhaben wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Dies gilt gleichermaßen sowohl für Umrüstungen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, als auch für genehmigungsfreie Vorhaben.

Darüber hinaus ist das Verhältnis zwischen genehmigungsbedürftigen und –freien Umrüstungsvorhaben nicht ausgewogen. Mit der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen und der Halter, die in § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert ist, hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen befürwortet.

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften sind die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen worden, Privaten Prüfaufgaben im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen zu übertragen, die zuvor vom Eisenbahn-Bundesamt wahrgenommen wurden. Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung dieser Stellen. Es existieren bislang jedoch lediglich für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen Gebührentatbestände, aufgrund derer das Eisenbahn-Bundesamt Gebühren für diese Tätigkeiten erheben kann.

## B. Lösung

Mit der vorliegenden Rechtsverordnung werden die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass unter bestimmten Voraussetzungen – ohne, dass es zu einer Herabsetzung des Sicherheitsniveaus kommt – eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors ermöglicht wird. Dieser kann die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung mittels Risikomanagementverfahren bewerten und somit die Einhaltung der Sicherheit abweichend zum aktuellen technischen Regelwerk bestätigen. Ferner werden die Kriterien für die Abgrenzung zwischen genehmigungsbedürftigen und –freien Umrüstungsvorhaben dahingehend angepasst, dass in Zukunft ein größerer Teil der Erneuerungen und Umrüstungen im Verantwortungsbereich des Betreibers oder Halters durchgeführt werden kann. Die genannten Änderungen betreffen überwiegend § 9 und Anlage 3 (zu § 9 Abs. 3) der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV).

Ferner wird die Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) um Ermächtigungsgrundlagen zur Erhebung von Gebühren für die Anerkennung und Überwachung von bestimmten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen ergänzt.

### **C. Alternativen**

Es gibt keine Alternative. Eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen, eine Erleichterung zur Führung des Sicherheitsnachweises, eine Reduktion der genehmigungspflichtigen Umrüstungsvorhaben sowie eine Gebührenpflicht für die Anerkennung und Überwachung der genannten privaten Stellen im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen können nur durch Änderungen der TEIV und der BEGebV erreicht werden.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

#### Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

#### Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

### **E. Erfüllungsaufwand**

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

Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht.

#### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Zehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wird die Wirtschaft um 1.850.688,- Euro pro Jahr entlastet.

#### E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch die Zehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wird die Verwaltung um 206.194,- Euro pro Jahr entlastet.

### **F. Sonstige Kosten**

## Entwurf für eine

### 10. Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Vom [Datum der Ausfertigung]

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 5 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a und Buchstabe c) des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 in Verbindung mit Absatz 1a Satz 1, Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 und Absatz 1a zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Buchstabe c des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884), § 26 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind, in Verbindung mit § 23 Absatz 2 des Bundesgebührengesetzes (Artikel 1 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 14. August 2013, BGBl. I S. 3154) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

## Artikel 1

### Änderung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung

Die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. März 2015 (BGBl. I S. 420) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

#### 1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 14 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
- b) Folgende Nummern 15 bis 17 werden angefügt:
  - „15. „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile des Teilsystems, die im Rahmen der beantragten Variantenzulassung oder der angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden;
  16. „Auswirkungen auf das Teilsystem“ alle Tatbestände, die bewirken, dass das Teilsystem durch die Umrüstung oder Erneuerung stärkeren, größeren oder höheren oder andersartigen Belastungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im letztmalig genehmigten Zustand;

17. „Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug“ alle Tatbestände, die bewirken, dass das Fahrzeug stärkeren, größeren oder andersartigen Belastungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im zuletzt genehmigten Zustand.“

**2. § 7 wird wie folgt geändert:**

In Absatz 6 werden nach den Wörtern „sich gegenseitig“ die Wörter „und die Sicherheitsbehörde“ gestrichen.

(6) Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig <del>und die Sicherheitsbehörde</del> unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung zu unterrichten.	(6) Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung zu unterrichten.
---	---

**3. § 9 wird wie folgt geändert:**

- a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Antrag des“ die Wörter „Halters oder“ eingefügt.

(1) Eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6, die auf Antrag des Betreibers des strukturellen Teilsystems von der Sicherheitsbehörde erteilt wird.	(1) Eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6, die auf Antrag des <b>Halters oder</b> Betreibers des strukturellen Teilsystems von der Sicherheitsbehörde erteilt wird.
---	---

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den Halter oder Betreiber des strukturellen Teilsystems schriftlich anzuzeigen.“

- bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Der Anzeige ist eine Beschreibung der geplanten Arbeiten sowie eine Einstufung des Umfangs anhand der Kriterien der Anlage 3 beizufügen. In der Beschreibung sind der Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das strukturelle Teilsystem darzulegen.“

<p>(2) Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den Betreiber des strukturellen Teilsystems <del>mit einer Beschreibung der geplanten Arbeiten, die der Sicherheitsbehörde eine Beurteilung des Umfangs und der Art der geplanten Arbeiten erlaubt</del>, schriftlich anzuzeigen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.</p>	<p>(2) Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den <b>Halter oder</b> Betreiber des strukturellen Teilsystems schriftlich anzuzeigen. <b>Der Anzeige ist eine Beschreibung der geplanten Arbeiten sowie eine Einstufung des Umfangs anhand der Kriterien der Anlage 3 beizufügen. In der Beschreibung sind der Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das strukturelle Teilsystem darzulegen.</b> Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen abgewichen werden soll, ist dies zu begründen. Der Eingang der Anzeige ist dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich zu bestätigen.</p>
--	--

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Umfangreich sind Umrüstungen oder Erneuerungen nach Anlage 3.“

<p>(3) <del>Als umfangreich gilt eine</del> Umrüstung oder Erneuerung <del>im Sinne der</del> Anlage 3.</p>	<p>(3) <b>Umfangreich sind</b> Umrüstungen oder Erneuerungen <b>nach</b> Anlage 3.</p>
---	--

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der Beschreibung sowie der Einstufung der geplanten Arbeiten bestätigt die Sicherheitsbehörde schriftlich zusammen mit der Einstufung des Anzeigenden nach Absatz 2 Satz 2, ob eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel in der vorgelegten Einstufung fest, hat sie dem Anzeigenden unter Angabe der Mängel Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt. Sind der Behörde sicherheitsrelevante Mängel an dem angezeigten Teilsystem, oder hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Teilsystemen bekannt, informiert sie den Anzeigenden.“

<p>(4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der <del>zur Prüfung erforderlichen Unterlagen</del> soll die Sicherheitsbehörde <del>unter Berücksichtigung der anwendbaren</del></p>	<p>(4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der <b>Be-</b>schreibung sowie der Einstufung der <b>geplanten Arbeiten bestätigt</b> die Sicherheitsbehörde <b>schriftlich zusammen</b></p>
--	--

<p><del>Technischen Spezifikationen durch schriftlichen Bescheid darüber entscheiden</del>, ob eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Anzeigenden Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.</p>	<p>men mit der Einstufung des Anzeigenden nach Absatz 2 Satz 2, ob eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel in der vorgelegten Einstufung fest, <b>hat sie dem Anzeigenden unter Angabe der Mängel Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel zu geben.</b> Im Fall des Satzes 2 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt. <b>Sind der Sicherheitsbehörde sicherheitsrelevante Mängel an dem angezeigten Teilsystem, oder hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Teilsystemen bekannt, informiert sie den Anzeigenden.</b></p>
--	--

e) Die Absätze 6 und 7 werden wie folgt gefasst:

„(6) Umrüstungen oder Erneuerungen von Fahrzeugen sind bezüglich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und bezüglich der Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug auf der Grundlage des Regelwerkes durchzuführen, das zum Zeitpunkt der Anzeige nach Absatz 2 Satz 1 gilt. Abweichend von Satz 1

a) kann für Umrüstungen oder Erneuerungen von Fahrzeugen, die auf Basis einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Serienzulassung nach § 7 Absatz 2 in Betrieb genommen worden sind, oder für die eine Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Zulassung einer Fahrzeugvariante nach § 7a Absatz 1 erteilt worden ist, die Entscheidung nach Absatz 1 auf Grund des Standes des technischen Regelwerkes, welches nach § 6 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 für die Erstserie anwendbar war, getroffen werden. Liegt die Antragstellung für die Zulassung der Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, gilt § 6 Absatz 3 Satz 4 entsprechend; § 6 Absatz 3 Satz 5 und 6 gilt entsprechend;

b) kann der Halter oder Betreiber für die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 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) durchführen.

(7) Für nach Absatz 3 nicht umfangreiche Umrüstungen oder Erneuerungen von Fahrzeugen hat der Halter oder Betreiber nachzuweisen, dass die Voraussetzungen des Absatzes 6 eingehalten werden. Abweichend zu Absatz 6 Satz 2 Buchstabe b kann die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug durch eigene Sicherheitsmethoden durchgeführt werden. Sofern an den umzurüstenden oder zu erneuern-

den oder in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder die Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug betreffen, dürfen die betroffenen Fahrzeuge erst dann wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist. Die hierfür erforderliche Dokumentation ist in der Fahrzeugakte vorzuhalten. Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel zu unterrichten.“

neu	Daher keine synoptische Darstellung
-----	-------------------------------------

- f) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 8.

keine inhaltliche Änderung	Daher keine synoptische Darstellung
----------------------------	-------------------------------------

- g) Dem Absatz 8 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems oder die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen auf das Teilsystem, deren Umfang vom Antragsteller festzulegen ist. Die Festlegung ist von der Sicherheitsbehörde nur bei begründeten Zweifeln zu hinterfragen. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.“

(7) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.	(9) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage der erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems <b>oder die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen auf das Teilsystem, deren Umfang vom Antragsteller festzulegen ist. Die Festlegung zum Umfang ist von der Sicherheitsbehörde nur bei begründeten Zweifeln zu hinterfragen.</b> Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.
--	--

- h) § 22 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 3 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
  - bb) Nummer 4 wird durch die folgenden Nummern 4 und 5 ersetzt:
    - „4. entgegen § 9 Absatz 7 Satz 3 ein Fahrzeug wieder in Betrieb nimmt oder
    - 5. entgegen § 10 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt.“
- i) Anlage 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Im Titel wird in der Klammer die Angabe „Abs. 3“ gestrichen.



bb) Buchstabe D wird wie folgt gefasst:

**„D . Teilsystem Fahrzeuge:**

Als umfangreiche Änderungen\* an Fahrzeugen gelten:

**1. Änderungen der Fahrzeugmasse oder der Radaufstandskraft um mehr als 10 %**

Veränderungen der nominalen Fahrzeugmasse in den Beladezuständen (nach DIN EN 15663:2012-05; Bahnanwendungen - Definition der Fahrzeugreferenzmassen; Deutsche Fassung EN 15663:2009 + AC:2010) bzw. Veränderungen der nominalen Radaufstandskraft (nach EN 50215 DIN EN 50215 VDE 0115-101:2010-07; Bahnanwendungen – Bahnfahrzeuge Prüfung von Bahnfahrzeugen nach Fertigstellung und vor Indienststellung) in den Beladezuständen:

- Auslegungsmasse, betriebsbereites Fahrzeug
- Auslegungsmasse bei maximaler Zuladung

**2. Änderung des Bremsgewichts**

Änderungen der Leistungsfähigkeit der Bremse in allen maßgeblichen Bremsstellungen.

**3. Änderung der Brandschutzkategorie**

Änderung nach den Anforderungen der jeweils gültigen Technischen Spezifikation für Interoperabilität für Sicherheit in Eisenbahntunneln.

**4. Änderung an der Sicherheitsarchitektur zur Überwachung/Steuerung von:**

- **Bremsfunktionen,**
- **Traktion,**
- **Außentüren und**
- **aktiven Elementen zur Fahrsicherheit und Einhaltung des Begrenzungsprofils**

Änderung in Aufbau/Struktur und Wirkungsweise der Architekturelemente (z. B. Sicherheitsschleifen, Zug- und Steuerleitungen, etc.)

**5. Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit um mehr als 15 km/h oder des zulässigen Überhöhungsfehlbetrages um mehr als 10 %**

Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit und des zulässigen Überhöhungsfehlbetrages (wesentlicher Parameter zur Beurteilung der Geschwindigkeit in Gleisbögen).

**6. Erweiterung der Steuerung der Fahrzeuggruppe bzw. Triebzugeinheit auf:**

- **Mehrfachtraktion**
- **Mischtraktion**

\*Bezugsbasis für die Änderungen ist der Fahrzeugzustand bzw. die zugrunde liegenden Parameter der letzten eisenbahnrechtlichen Genehmigung (Abnahme, Inbetriebnahmegenehmigung, etc.).“

## Artikel 2

### Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Anlage 1 Teil 1 Abschnitt 1 der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Juli 2014 (BGBl. I S. 1047) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

**1. Nummer 1.17 wird wie folgt gefasst:**

„1.17	Anerkennung und Überwachung einer benannten Stelle im Sinne des Artikels 2 Buchstabe j in Verbindung mit Artikel 18 und Artikel 28 der Richtlinie 2008/57/EG	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a AEG	nach Zeitaufwand“
-------	--	---	-------------------

**2. Nach Nummer 1.17 werden folgende Nummern 1.18 bis 1.20 eingefügt:**

„1.18	Anerkennung und Überwachung einer bestimmten Stelle	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b AEG	nach Zeitaufwand
1.19	Anerkennung und Überwachung einer Bewertungsstelle	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 2 AEG	nach Zeitaufwand
1.20	Anerkennung und Überwachung eines Prüfsachverständigen	§ 4b Absatz 1 Satz 2 und 3 AEG	nach Zeitaufwand“

**3. Die bisherigen Nummern 1.18 und 1.19 werden zu den Nummern 1.21 und 1.22.**

## Artikel 3

### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Inhalt und Ziel der Regelungen**

In der Vergangenheit konnte eine Vielzahl an notwendigen Umrüstungsvorhaben nicht durchgeführt werden. Grund hierfür ist ein allgemeiner Grundsatz des Verwaltungsrechts, der besagt, dass das zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltende Recht erfüllt sein muss, damit ein Antrag positiv beschieden werden kann. Für Umrüstungen und Erneuerungen bedeutet dies, dass sämtliche von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teile des Fahrzeugs dem aktuell geltenden technischen Regelwerk entsprechen müssen. Dies betrifft neben veränderten oder zu erneuernden Teilen auch die Auswirkungen auf das bestehende Teilsystem (insbesondere die nur mittelbar betroffenen Teile). Das Erfordernis, auch hierfür das aktuell geltende technische Regelwerk einhalten zu müssen, ist mitunter sehr schwierig, da die zu Grunde liegenden Nachweise bei der ursprünglichen behördlichen Genehmigung meist mit vorherigen und/oder abweichenden Regelwerken geführt wurden. Dies führt häufig dazu, dass Umbauvorhaben wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Dies gilt gleichermaßen sowohl für Umrüstungen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, als auch für genehmigungsfreie Vorhaben.

Darüber hinaus ist das Verhältnis zwischen genehmigungsbedürftigen und –freien Umrüstungsvorhaben nicht ausgewogen. Mit der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen und der Halter, die in § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert ist, hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen befürwortet.

Mit der vorliegenden Rechtsverordnung werden die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass unter bestimmten Voraussetzungen – ohne, dass es zu einer Herabsetzung des Sicherheitsniveaus kommt – auf das Erfordernis der Einhaltung aktuellen technischen Regelwerks hinsichtlich der Schnittstellen verzichtet werden kann. Ferner werden die Kriterien für die Abgrenzung zwischen genehmigungsbedürftigen und –freien Umrüstungsvorhaben dahingehend angepasst, dass es in Zukunft mehr genehmigungsfreie Erneuerungen geben wird. Die genannten Änderungen betreffen § 9 und Anlage 3 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV).

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften sind die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen worden, Privaten Prüfaufgaben im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen zu übertragen, die zuvor vom Eisenbahn-Bundesamt wahrgenommen worden waren. Dies sind:

Benannte Stellen (auch bekannt unter der englischen Bezeichnung Notified Bodies, abgekürzt NoBos)

Die benannten Stellen haben nach Artikel 2 Buchstabe j der Richtlinie 2008/57/EG unter anderem die Aufgabe, das sogenannte EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen. Im Rahmen des EG-Prüfverfahrens überprüfen die benannten Stellen, ob ein Teilsystem den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht. TSIs enthalten die für jedes Teilsystem EU-weit gültigen Standards (grundlegende Anforderungen). Bei erfolgreichem Ausgang des EG-Prüfverfahrens erstellt die benannte Stelle eine EG-Prüfbescheinigung.

Bestimmte Stellen (auch bekannt unter der englischen Bezeichnung Designated Bodies, abgekürzt DeBos)

Nicht in jedem Fall werden die grundlegenden Anforderungen an Teilsysteme vollständig durch TSlen vorgegeben. Teilweise ist der Rückgriff auf nationale Vorschriften erforderlich. Hier ist zu unterscheiden: Zum einen kommt nationales Regelwerk in Bereichen zur Anwendung, die zwar von TSlen abgedeckt, inhaltlich aber ausdrücklich offen gelassen (offene Punkte) oder nationalen Sonderregelungen vorbehalten (Sonderfälle) werden. Zum anderen muss nationales Regelwerk außerhalb des Anwendungsbereiches der TSlen herangezogen werden. Die bestimmten Stellen prüfen die offenen Punkte und Sonderfälle der TSlen. Diese Vorschriften werden – in Abgrenzung zum unten beschriebenen Prüfprogramm der Prüfsachverständigen – nach Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2008/57/EG an die Kommission notifiziert. Bei positivem Prüfergebnis stellen die bestimmten Stellen – analog zum EG-Prüfverfahren – eine Prüfbescheinigung aus.

Bewertungsstellen (auch bekannt unter der englischen Bezeichnung Assessment Bodies, abgekürzt AssBos)

Die Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 legt fest, dass bei der Vornahme von signifikanten Änderungen im Eisenbahnsystem – oder wenn dies durch eine TSI vorgegeben ist – die Anwendung des durchzuführenden Risikomanagementverfahrens und dessen Ergebnisse einer Bewertung zu unterziehen sind. Diese Betrachtung wird durch die Bewertungsstellen durchgeführt. Die Bewertungsstellen fassen das Ergebnis in einem Sicherheitsbewertungsbericht zusammen.

Prüfsachverständige

Prüfsachverständige prüfen die Einhaltung von nationalen technischen Vorschriften und unterstützen damit insbesondere die Durchführung von Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für strukturelle Teilsysteme durch ihr Fachwissen. Das Prüfprogramm der Prüfsachverständigen umfasst die nationalen technischen Vorschriften oder den Nachweis einer zulässigen Abweichung hiervon. Dabei handelt es sich um die Regelungen, die nicht bereits durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) harmonisiert wurden bzw. die nicht gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft an die Europäische Kommission zu notifizieren sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung dieser Stellen. Es existieren bislang jedoch keine Gebührentatbestände, aufgrund derer das Eisenbahn-Bundesamt Gebühren für diese Tätigkeiten erheben kann. Die Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) wird um Ermächtigungsgrundlagen zur Erhebung von Gebühren für die Anerkennung und Überwachung der genannten Stellen ergänzt.

## **II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

### Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

### Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

## **III. Erfüllungsaufwand**

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verordnung enthält 2 geänderte Informationspflichten für die Wirtschaft. Die Kostenabschätzung beruht auf dem vereinfachten Verfahren für Informationspflichten der Wirtschaft und der Tabelle der Kostenklassen und Kostenfaktoren des Statistischen Bundesamtes (Anhang V a zum Leitfaden Erfüllungsaufwand).

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 7 Absatz 6 TEIV	Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel	- 12	- 1.224,-	- 14.688,-
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahnsektors. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 20 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch).</p>				

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
Anlage 3 Buchstabe D TEIV	Neufassung der Kriterien, nach denen Umrüstungen und Erneuerungen inbetriebnahmegenehmigungspflichtig sind	- 100	- 18.360,-	-1.836.000,-
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Durch die Neufassung der Anlage 3 wird die Anzahl der inbetriebnahmegenehmigungspflichtigen Umrüstungen und Erneuerungen erheblich reduziert. Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 300 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch).</p>				

### E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Verordnung bewirkt 2 geänderte Vorgaben für die Verwaltung. Die Kostenabschätzung beruht auf Anhang VII zum Leitfaden „Erfüllungsaufwand zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“, Oktober 2012. Von der Nutzung der detaillierten Personalkostensätze des Bundesministeriums der Finanzen (Personalkostensätze 2013 Beamtinnen / Beamte (Nachgeordnete Bundesbehörden), gemäß BMF-Schreiben vom 14. Mai 2014 GZ II A 3 - H 1012-10/07/0001:009; DOK 2014/0186065) wurde kein Gebrauch gemacht, da nicht bekannt ist, welche Besoldungsgruppen oder Tarifstufen die einzelnen Mitarbeiter angehören. Aus diesem Grund wurde auf die Lohnkostentabelle für die Verwaltung mit den Standardlohnsätzen je Stunde aus dem o.g. Leitfaden zurückgegriffen.

Vor-schrift	Vorgabe für die Verwal-tung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Perso-nalauf-wand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 7 Absatz 6 TEIV	Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel	- 12	- 9.444,-	- 787,-	-	-
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Durch die Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel wird die Sicherheitsbehörde entlastet. Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 1 Person mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 20 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.</p>						

Vor-schrift	Vorgabe für die Verwal-tung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Perso-nalauf-wand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
Anlage 3 Buch-Buch-stabe D TEIV	Neufassung der Kriterien, nach denen Um-rüstungen und Erneue-rungen inbetriebnah-megenehmigungs-pflichtig sind	- 100  (bisher 200 IBG, neu 100 IBG)	- 196.750,-	- 1.967,5	-	-

Erläuterung:

Durch die Neufassung der Anlage 3 wird die Anzahl der inbetriebnahmegenehmigungspflichtigen Umrüstungen und Erneuerungen erheblich reduziert. Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 2 Personen mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 25 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.

**Sonstige Kosten**

Durch die Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung werden die Voraussetzungen geschaffen, für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen, bestimmten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen Gebühren zu erheben. Durch Artikel 2 der Verordnung wird Abschnitt 1 der Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung angepasst und entsprechende Gebührenpositionen eingeführt.

**Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Zehnte Verordnung zur Änderung der eisenbahnrechtlicher Vorschriften berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

**Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung**

Die Verordnung wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.



## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der TEIV)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 2)**

##### **Buchstabe a**

Redaktionelle Änderung.

##### **Buchstabe b**

§ 2 wird um drei Legaldefinitionen ergänzt:

Nummer 15 definiert „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“. Damit gemeint sind alle Teile eines Teilsystems (insbesondere Fahrzeuge), die mit einer beantragten Variantenzulassung oder der angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden. Nummer 16 definiert die „Auswirkungen auf das Teilsystem“, welche alle Tatbestände bezeichnen, die bewirken, dass das Teilsystem stärkeren, größeren oder höheren oder andersartigen Belastungen, Auswirkungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im letztmalig genehmigten Zustand. Nummer 17 enthält analog dazu eine Definition der „Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug“. Diese Legaldefinitionen dienen der Abgrenzung zwischen den Teilen eines Teilsystems bzw. Fahrzeuges, die durch ein Umrüstungsvorhaben unmittelbar betroffen sind, und solchen, die nur mittelbar betroffen sind (sogenannte Schnittstellen). In Bezug auf die Schnittstellen muss unter bestimmten Voraussetzungen das zum Zeitpunkt der Umrüstung geltende technische Regelwerk nicht eingehalten werden.

#### **Zu Nummer 2 (§ 7 Absatz 6)**

§ 7 Absatz 6 legt fest, dass sich Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung gegenseitig zu unterrichten haben. Eine zusätzliche Unterrichtung der Sicherheitsbehörde ist entbehrlich, da diese in den Prozess der Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge einer zugelassenen Serie nicht einbezogen ist. Zudem wird hierdurch die Eigenverantwortung der Antragsteller gestärkt und vermieden, dass Doppelprüfungen entstehen, indem die Sicherheitsbehörde die Abstimmung und/oder Kompensation des Mangels zusätzlich zu den Prüfungen der privaten Prüfstellen hinterfragt.

#### **Zu Nummer 3 (§ 9)**

##### **Buchstabe a (Absatz 1)**

§ 9 Absatz 1 legt fest, dass umfangreiche Umrüstungen oder Erneuerungen von strukturellen Teilsystemen einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen. Gleichzeitig benennt die Vorschrift die Antragsberechtigten. Neben den Betreibern sind zukünftig auch die Halter als Berechtigte benannt, Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen zu stellen. Grund für die Ausdehnung des Kreises der Antragsberechtigten ist, dass im Fahrzeugbereich häufig Halter inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Umrüstungsvorhaben durchführen. Absatz 1 wird damit § 6 Absatz 2 der TEIV, wo die Be-

rechtigten zur Stellung eines Antrages auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung bestimmt sind, angeglichen.

### **Buchstabe b (Absatz 2)**

#### **Doppelbuchstabe aa (Satz 1)**

Satz 1 wird Absatz 1 entsprechend angepasst. Da künftig neben den Betreibern von Teilsystemen auch die Halter berechtigt sind, Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen zu stellen, muss dies auch für die dem Antrag zeitlich vorausgehende Anzeige des Umrüstungsvorhabens gelten.

#### **Doppelbuchstabe bb (Satz 2)**

Satz 1 enthält eine Pflicht zur Anzeige und Beschreibung geplanter Arbeiten an strukturellen Teilsystemen, die über bloße Instandhaltungsarbeiten hinausgehen. Diese Pflicht wird durch einen neu eingefügten Satz 2 konkretisiert: Der Anzeigende muss in der Anzeige neben Beschreibung der geplanten Arbeiten diese zusätzlich nach den Kriterien der Anlage 3 als inbetriebnahmegenehmigungspflichtig oder nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtig einstufen. Darüber hinaus muss der Anzeigende den Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen auf das Gesamtsystem darlegen. Diese Unterscheidung ist wichtig für die Erbringung des Sicherheitsnachweises (siehe Buchstabe e). Beide Maßnahmen erleichtern dem Eisenbahn-Bundesamt die jeweilige eigene Beurteilung und führen zu einer schnelleren Bestätigung der Einstufung nach Absatz 4 (siehe Buchstabe d), was den Umrüstungsprozess insgesamt beschleunigt.

### **Zu Buchstabe c (Absatz 3)**

Die bisherige Formulierung von Absatz 3, wonach eine Umrüstung oder Erneuerung im Sinne der Anlage 3 als umfangreich (und damit als inbetriebnahmegenehmigungspflichtig) gilt, hat in der Vergangenheit im Fahrzeugbereich zu Unklarheiten hinsichtlich der Frage geführt, ob die in Anlage 3 genannten Kriterien die inbetriebnahmegenehmigungspflichtigen Umrüstungsvorhaben abschließend auflisten. Mit der Neufassung des Absatzes 3 wird klargestellt, dass die Kriterien der Anlage 3 abschließend sind. Nur Umrüstungsvorhaben, die eine in Anlage 3 genannte Voraussetzung erfüllen, sind inbetriebnahmegenehmigungspflichtig.

### **Zu Buchstabe d (Absatz 4)**

Absatz 4 beschreibt die Verfahrensweise nach Eingang einer Umrüstungsanzeige gemäß Absatz 2. Diese Vorschrift wird teilweise neu gefasst. Da Teil der Anzeige des Halters oder Betreibers nunmehr eine eigene Einschätzung über die Inbetriebnahmegenehmigungspflichtigkeit des Vorhabens ist (siehe Buchstabe b Doppelbuchstabe bb), bestätigt die Sicherheitsbehörde zukünftig die Einstufung des Anzeigenden (**Satz 1**). Sollten die im Rahmen der Anzeige nach Absatz 2 Satz 1 vorgelegten Unterlagen in Bezug auf die Einstufung Mängel aufweisen, hat der Anzeigende auch weiterhin Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel. Neu ist, dass die Sicherheitsbehörde dem Anzeigenden die vorliegenden Mängel mitteilt, was den Anzeigenden in die Lage versetzt, die Mängel gezielter zu beseitigen. Dies führt zu einer Verfahrensbeschleunigung (**Satz 2**). Ebenfalls neu ist **Satz 4**, wonach die Sicherheitsbehörde verpflichtet ist, dem Anzeigenden ihr bekannte Sicherheitsmängel an dem angezeigten Teilsystem oder an hinsichtlich Bauweise und Funktion vergleichbaren Teilsystemen mitzuteilen.

Damit erhalten Halter und Betreiber von Teilsystemen eine zusätzliche Informationsquelle und so die Gelegenheit, mögliche Sicherheitsmängel noch schneller zu beseitigen, was der Sicherheit im Eisenbahnverkehr insgesamt dient. Solange die Sicherheitsmängel an dem angezeigten Teilsystem nicht behoben worden ist, erteilt die Sicherheitsbehörde keine Inbetriebnahmegenehmigung (bei genehmigungspflichtigen Umbauten) bzw. wirkt im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (§ 5a Absatz 2 AEG) auf eine Beseitigung der sicherheitsrelevanten Mängel hin.

### **Zu Buchstabe e (Absätze 6 und 7)**

Die **Absätze 6 und 7** werden neu gefasst. Es werden erstmalig Spezialvorschriften für den Umbau von Fahrzeugen formuliert, welche den Kern der vorliegenden Reform des Zulassungsverfahrens darstellen.

**Absatz 6** legt die Verfahren zur Führung des Sicherheitsnachweises fest. Dabei stellt **Satz 1** zunächst klar, dass Umrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen grundsätzlich gänzlich auf der Grundlage des Regelwerkes durchzuführen sind, das zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige (Absatz 2 Satz 1) gilt. Dies gilt sowohl hinsichtlich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile als auch bezüglich der Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug.

Von diesem Grundsatz kann in bestimmten Fällen, die in **Satz 2 und 3** beschrieben sind, abgewichen werden.

Die erste Ausnahme betrifft Fahrzeuge, die aufgrund einer zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige gültigen Serienzulassung nach § 7 Absatz 2 in Betrieb genommen worden sind, oder für die eine Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Variantenzulassung nach § 7a Absatz 1 erteilt worden ist: Für Umrüstungen dieser Fahrzeuge gilt hinsichtlich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile sowie der Auswirkungen auf das Gesamtsystem das Regelwerk, das nach § 6 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 für die Erstserie anwendbar war. Liegt die Antragstellung für die Zulassung der Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, gilt § 6 Absatz 3 Satz 4 entsprechend; § 6 Absatz 3 Satz 5 und 6 gilt entsprechend (**Satz 3 Halbsatz 1 und 2**). Dies bedeutet, dass die Regelwerksfestschreibung von sieben Jahren, die für die Erstinbetriebnahme von Serienfahrzeugen gilt, auch im Falle von Umrüstungen zur Anwendung kommt. Die Regelwerksfestschreibung dient der Planungssicherheit der Fahrzeughersteller und verhindert, dass sich durch Änderungen des technischen Regelwerkes während eines Zulassungsprozesses die Anforderungen an ein Fahrzeug ändern und dadurch Verzögerungen und Kostensteigerungen auftreten. Es ist konsequent, diese Planungssicherheit auch in Bezug auf bereits fertiggestellten und in Betrieb befindliche Fahrzeuge sicherzustellen. Auch für Umrüstungen gilt, dass sich die siebenjährige Frist entsprechend verkürzt, wenn die Gültigkeit der für die Erstserie verwendeten Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle vor Ablauf der sieben Jahre endet. Analog zu den Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren für die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen gilt auch bei Umrüstungen, dass die Sicherheitsbehörde anordnen kann, dass der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchzuführen und deren Ergebnis vorzulegen hat oder dass der Antragsteller Änderungen des technischen Regelwerkes, die nach dem Zeitpunkt der Antragstellung ergangen sind, zu beachten hat. Dies ist dann der Fall, wenn bis zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bekannt wird, dass bei einem bereits genehmigten Teilsystem die Voraussetzungen vorliegen, unter denen sie Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann. Alternativ kann sie die Prüfungen selber durchführen oder die zu erteilende Inbetriebnahmegenehmigung mit Nebenbestimmungen versehen.

**Satz 3 Halbsatz 3** statuiert eine weitere Ausnahme vom Grundsatz, dass Umrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen grundsätzlich auf der Grundlage des Regelwerkes durchzuführen sind, das zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige gilt. Bezüglich der Auswirkungen der

Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug (sogenannte Schnittstellen) kann der Halter den Nachweis der Sicherheit alternativ durch ein Risikomanagementverfahren nach der Verordnung (EU) 402/2013 durchführen. In diesem Fall ist die Umrüstung oder Erneuerung nach der Verordnung (EU) 402/2013, Artikel 4 Absatz 1 signifikant und das in Artikel 5 Absatz 1 beschriebene Risikomanagementverfahren findet Anwendung. Hierbei lässt die Verordnung (EU) 402/2013 neben der Zugrundelegung von Regelwerken zwei weitere Verfahren des Sicherheitsnachweises zu: Zum einen die Heranziehung eines Referenzsystems und zum anderen die explizite Risikoabschätzung (siehe Anhang I der Verordnung (EU) 402/2013, Nummern 2.4 und 2.5).

**Absatz 7** hat nicht umfangreiche, also nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Umrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen zum Gegenstand. **Satz 1** enthält eine Dokumentationspflicht für Halter. Auch nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Umrüstungen und Erneuerungen müssen die Anforderungen des Absatzes 6, also grundsätzlich das Regelwerk, das zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige (Absatz 2 Satz 1) gilt, erfüllen. Die in Absatz 6 vorgesehenen Ausnahmen von diesem Grundsatz gelten auch hier mit der Maßgabe, dass die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug gemäß Verordnung (EU) 402/2013 mittels eigener Sicherheitsmethoden durchgeführt werden kann (**Satz 2**). Es entscheidet der Vorschlagende bzw. Antragsteller, ob die Umrüstung oder Erneuerung signifikant im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 402/2013 ist und damit ein Risikomanagementverfahren durchgeführt werden muss. **Satz 3** dient der Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr: Treten im Zuge der Erneuerungsmaßnahme sicherheitsrelevante Mängel bezüglich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile der Fahrzeuge oder der Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug auf, dürfen die betroffenen Fahrzeuge erst dann wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist. Auch hierfür besteht eine Dokumentationspflicht (**Satz 4**). Nach **Satz 5** haben Eisenbahnen, Halter und Hersteller und deren Rechtsnachfolger sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel zu unterrichten. Dies erleichtert den Eisenbahnen, Haltern und Herstellern die Beseitigung solcher Mängel sowie der Sicherheitsbehörde die vom Anzeigenden getroffenen Maßnahmen zur Behebung oder zur Kompensation schwerer sicherheitsrelevanter Mängel anzuerkennen.

#### **Zu Buchstabe f (Absatz 8)**

Folgeänderung.

#### **Zu Buchstabe g (Absatz 9)**

Absatz 9 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Absatz 7, wo das Verfahren zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bei Umrüstungen und Erneuerungen für alle Teilsysteme näher geregelt ist. **Satz 2** wird dahingehend modifiziert, dass sich die Prüfung vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung nicht nur auf die von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teile des Teilsystems beschränkt, sondern auch auf die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen auf das Teilsystem, deren Umfang vom Antragsteller festzulegen ist. Die Ergänzung ist Folge der Unterscheidung zwischen von einer Umrüstungsmaßnahme unmittelbar betroffenen Teilen eines Teilsystems und den sogenannten Schnittstellen und den unterschiedlichen Möglichkeiten des Sicherheitsnachweises. Der neu eingefügte **Satz 3** bietet ein Mehr an Planungssicherheit für die Antragsteller: Mit der Umrüstungsanzeige (Absatz 2) beschreibt dieser die geplanten Änderungen am Teilsystem und legt den Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtsystem dar. Die Sicherheitsbehörde ist an diese Darlegung grundsätzlich gebunden. Sie darf die Darlegung nur bei begründeten Zweifeln hinterfragen.

**Zu Buchstabe h (§ 22 Absatz 1)**

**Doppelbuchstabe aa (Nummer 3)**

Redaktionelle Änderung.

**Doppelbuchstabe bb (Nummer 4)**

Redaktionelle Änderung.

**Doppelbuchstabe cc (Nummer 5)**

Mit der Ergänzung von § 22 Absatz 1 wird die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nach Umrüstungen und Erneuerungen, die nicht die Kriterien der Anlage 3 erfüllen, bußgeldbewehrt, wenn diese einen sicherheitsrelevanten Mangel aufweisen. Umrüstungen und Erneuerungen unterhalb der Schwellen in Anlage 3 werden von den Haltern und Betreibern in Eigenverantwortung durchgeführt. Die Sicherheitsbehörde erteilt keine Inbetriebnahmegenehmigung. Durch die Bußgeldbewehrung wird sichergestellt, dass keine mangelbehafteten Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Sie dient damit der Sicherheit im Eisenbahnverkehr und entspricht § 22 Absatz 1 Nummer 3, wonach die Inbetriebnahme mangelbehafteter Serienfahrzeuge (ebenefalls IBG-frei) bußgeldbewehrt ist.

**Zu Buchstabe i (Anlage 3)**

**Doppelbuchstabe aa (Titel)**

Redaktionelle Anpassung. Da nunmehr auch aus § 9 Absatz 2 auf die Anlage 3 verwiesen wird, ändert sich die Bezugnahme im Titel auf § 9 insgesamt.

**Doppelbuchstabe bb (Buchstabe d)**

In dieser Anlage werden die Kriterien zur Einstufung in die Kategorien umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung aufgeführt. Die Anlage dient der Verwaltungsvereinfachung.

Die Anlage 3 Teil Buchstabe d wurde präzisiert und angepasst.

In der Praxis war das Verhältnis zwischen umfangreichen und somit genehmigungsbedürftigen und nicht umfangreichen und somit genehmigungsfreien Umrüstungsvorhaben nicht ausgewogen. Mit der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen und der Halter, die in § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert ist, hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen befürwortet. Daher erscheint es sinnvoll, die nicht umfangreichen und somit genehmigungsfreien Umrüstungsvorhaben zu stärken.

Zudem waren die bestehenden Kriterien der Anlage 3 nicht eindeutig und präzise genug, um eine Einstufung der geplanten Umrüstung oder Erneuerung als inbetriebnahmegenehmigungspflichtig oder nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtig vornehmen zu können.

Daher wurden die Kriterien so festgelegt, dass im Vorfeld der Maßnahme durch den Antragsteller zu bewerten ist, ob wesentliche und damit inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Änderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden. Dies dient der Rechtssicherheit sowohl des Anzeigenden als auch der Sicherheitsbehörde.

## **Zu Artikel 2 (Änderung der BEGebV)**

### **Zu Nummer 1 (Nummer 1.17)**

Nummer 1.17 regelt bislang die Gebührenerhebung für Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle im Anwendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems durch das Eisenbahn-Bundesamt. Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wird die Rechtsgrundlage für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen für das gesamte Eisenbahnsystem geschaffen. Die Gebührenposition ist entsprechend anzupassen.

### **Zu Nummer 2 (Nummern 1.18 bis 1.20)**

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden darüber hinaus die Rechtsgrundlagen für die Anerkennung und Überwachung von bestimmten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen durch das Eisenbahn-Bundesamt geschaffen. Entsprechende Ermächtigungsgrundlagen zur Erhebung von Gebühren für diese Tätigkeit existieren noch nicht und werden mit den Nummern 1.18 bis 1.20 eingeführt.

### **Zu Nummer 3 (Nummern 1.21 und 1.22)**

Folgeänderung zu Nummer 2.

## **Zu Artikel 3**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.