

Entwurf einer Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (Stand: 14.12.2017)

Ihr Zeichen: LA 15/5162.5/13-06 | Ihre Nachricht vom: 18.12.2017

Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrter Herr

sehr geehrte Frau

wir danken Ihnen recht herzlich für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Entwurf einer Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nach dem Stand vom 14.12.2017 und die uns dankenswerterweise eingeräumte Fristverlängerung hierfür. Gerne äußern wir uns zu dem Entwurf wie folgt:

Zum Vorblatt, A. Problem und Ziel, 2. Absatz:

Der Verordnungsgeber verfolgt das Ziel, eine umfassende Verordnung zu erstellen, welche die Vorschriften der Richtlinie 2008/57/EG beinhaltet (Vorblatt Seite 1). Wir fragen an, warum nicht sogleich die Vorschriften der Richtlinie (EU) 2016/797 – soweit möglich – zugrunde gelegt werden. Jede weitere notwendig werdende Gesetzes- bzw. Verordnungsänderung verursacht nicht nur beim Gesetz- bzw. Verordnungsgeber, sondern auch bei den Rechtsunterworfenen erneut einigen Aufwand. Die Umsetzung einer EU-Richtlinie aus dem Jahre 2008, für die bereits eine vollständige Nachfolgeregelung vorliegt, bei welcher ebenfalls schon die Umsetzungsfrist läuft, erscheint uns zumindest fragwürdig.

Der Verordnungsgeber geht zum Teil über die allein notwendige Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG hinaus. Er greift damit einer Willensbildung des parlamentarischen Gesetzgebers, wie sie im Zuge des Verfahrens betreffend ein Zehntes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (10. ERÄG) erfolgen sollte und nach wie vor erfolgen soll, vor. Dies betrifft beispielsweise den Anwendungsbereich der Verordnung bzw. die davon erfassten Eisenbahnen. Nach den bisherigen Überlegungen sollten hierzu gegebenenfalls Einzelfallentscheidungen der jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden erfolgen („Zuordnung zum übergeordneten Netz“). Um der

23. Februar 2018

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



parlamentarischen Willensbildung des Bundesgesetzgebers nicht vorzugreifen, bitten wir, sich im Rahmen dieser Verordnung auf den für eine Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG allein notwendigen Regelungsumfang zu beschränken. Dies bedeutet insbesondere, dass die Auslegung europäischer Begrifflichkeiten (z. B. „lokal begrenzter Einsatz“, „funktional getrenntes Netz“) allein dem Bundesgesetzgeber überlassen bleiben sollte.

Zum Vorblatt, B. Lösung, 2. Absatz:

Wir regen an, die Wörter „des privaten Eisenbahnsektors“ durch die Wörter „des seit dem Jahr 1994 privatrechtlich organisierten Eisenbahnsektors“ zu ersetzen. Ein Großteil der Eisenbahnen befindet sich ganz oder teilweise in öffentlicher Hand und nicht in Privateigentum.

Zum Vorblatt, B. Lösung, 3. Absatz, letzter Satz:

Wir fragen an, wieso es Ziel der Verordnung sein soll, die bisherigen Verwaltungsvorschriften im Bereich der Infrastruktur (nur) „langfristig“ abzulösen. Ziel sei es, „eine umfassende Verordnung zu erstellen, welche ... die bisherigen nationalen Verfahren ... vereinheitlicht und ersetzt“ (Vorblatt Seite 1) bzw. „ein umfassendes einheitliches Regelwerk zu erstellen, welches ... auch die nationalen Vorschriften im Bereich der Infrastruktur mit abdeckt“ (Vorblatt Seite 1). Dieses Ziel wird nach unserem Verständnis mit dem Inkrafttreten der Verordnung erreicht. Bisherige Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes werden damit obsolet.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns zu hinterfragen, ob die Ablösung von Verwaltungsvorschriften durch eine Rechtsverordnung dem Streben nach Bürokratieabbau förderlich ist. Jedenfalls wäre bei erkanntem Änderungsbedarf eine Verwaltungsvorschrift leichter anzupassen als eine Rechtsverordnung.

Zum Vorblatt, C. Alternativen, 2. Absatz:

In den Ausführungen unter C. Alternativen heißt es, die umzusetzenden Regelungen der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG deckten im Bereich der Infrastruktur nicht alle zu betrachtenden technischen Anlagen ab. Auch diese Anlagen bedürften einer behördlichen Betrachtung.

Bekanntlich wird auf Länderebene ein sicherer und zugleich wirtschaftlicher Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen gewährleistet, ohne dass es weitergehender gesetzlicher Regelungen bedürfte. Für den Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind uns bislang von den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder keine Defizite signalisiert worden. Vor diesem Hintergrund fragen wir an, warum es im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (§ 1 Abs. 3 Satz 1 EIGV-E) einer über den heutigen Rechtsrahmen hinausreichenden gesetzlichen Regelung bedarf.

Uns ist bislang auch für den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes nicht bekannt geworden, dass es für die nicht von der Interoperabilitätsrichtlinie erfassten Teilsysteme im Bereich der Infrastruktur über den heutigen Rechtsrahmen hinaus einer weitergehenden gesetzlichen Regelung der „behördlichen Betrachtung“ – gleich ob in dieser Verordnung oder in ergänzenden Rechtssetzungsakten – bedürfte. Es sollte daher die Notwendigkeit einer solchen gesetzlichen Regelung für nicht von der Interoperabili-

tätsrichtlinie erfasste technische Anlagen im Bereich der Infrastruktur begründet werden.

Zum Vorblatt, C. Alternativen, 3. Absatz:

Durch diese Verordnung werde das praktische Bedürfnis der Infrastrukturunternehmen an der Legalisierung von zwischenzeitlichen Bauzuständen realisiert. Ohne die Änderung blieben zwischenzeitliche Bauzustände weiterhin unzulässig und „mit Ordnungswidrigkeiten bewehrt“ (?).

Es erschließt sich uns nicht, dass bzw. inwieweit bei genehmigten Bauvorhaben zwischenzeitliche Bauzustände unzulässig sein sollen. Im Übrigen merken wir an, dass unsere Mitgliedsunternehmen in den vergangenen Jahrzehnten kein praktisches Bedürfnis an der Legalisierung von zwischenzeitlichen Bauzuständen an uns herangetragen haben. Wir ziehen daher die Ausführungen in Zweifel und bitten um weitere Erläuterungen.

Zum Vorblatt, E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und F. Weitere Kosten:

Wir haben Zweifel, ob die der Kostenschätzung zugrunde liegenden Annahmen zu den Fallzahlen realistisch sind. Wir befürchten, dass die Zahl der Verfahren höher liegen wird. Soweit ersichtlich, fehlt in der Betrachtung zudem der durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs verursachte kostenwirksame Aufwand, den die Beachtung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) mit sich bringen wird. Angaben hierzu wären nachzureichen. Schließlich steht zu erwarten, dass die §§ 21 bis 24 EIGV-E eine deutliche Erhöhung der Marktpreise für Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme nach sich ziehen werden. Auf die Unternehmen kommen also voraussichtlich weit höhere Belastungen zu, als im Rahmen der Kostenschätzung angenommen. Auch dieser Umstand sollte in die Betrachtung einbezogen werden.

Die Kompensation eines Teils des jährlichen Erfüllungsaufwands werde die Bundesregierung nach ihrer "One in, one out"-Regel außerhalb dieses Regelungsvorhabens realisieren (Vorblatt Seite 2 f.). Da Entlastungsmaßnahmen nach der "One in, one out"-Regel der Bundesregierung im Regelfall binnen eines Jahres vorgelegt werden sollen, dürften bereits jetzt konkretere Angaben dazu möglich sein, welche Maßnahmen (nicht etwa das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur selbst, sondern) die Bundesregierung in Erwägung zieht, um den durch die hier vorgelegte Rechtsverordnung eines ihrer Ministerien verursachten Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft zu kompensieren. Wir regen an, entsprechende Angaben zu ergänzen.

Zu § 1 Abs. 3 Satz 1 EIGV-E:

Die Verordnung gilt für das gesamte regelspurige Eisenbahnsystem einschließlich der übrigen Eisenbahninfrastruktur im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes. Ausweislich der Begründung (Seite 90) stellt dies eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung gegenüber der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) dar.

Wir sehen keine tragfähige Begründung für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der TEIV:

- Für den Bereich Fahrzeuge erwartet der Ordnungsgeber Synergieeffekte und eine Verschlankung der Zulassung (Begründung Seite 90). Wir

haben starke Zweifel, ob eine Fahrzeugzulassung nach den Vorschriften der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung schlanker verlaufen wird als dies heute nach § 32 EBO der Fall ist.

- Die gleiche Erwartungshaltung hat der Ordnungsgeber ausweislich der Begründung (Seite 90) für die Eisenbahninfrastruktur: Verschiedene Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes sähen bislang unterschiedliche Verfahren vor. Die unterschiedlichen Verfahren zur Zulassung von Eisenbahnmaterial in der Zuständigkeit des Bundes würden durch diese Verordnung vereinheitlicht.

Eine solche Vereinheitlichung ließe sich nach unserer Auffassung auch ohne Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung erreichen. Hierfür bedürfte es nicht einmal einer gesetzlichen Regelung: Die Vereinheitlichung der Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes wäre ausreichend.

In diesem Zusammenhang machen wir auch darauf aufmerksam, dass eine Vereinheitlichung ohnehin nur unvollkommen erreichbar wäre, da die Verordnung lediglich das regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes erfasst. Zum einen muss das Eisenbahn-Bundesamt für die einzige in seinem Zuständigkeitsbereich liegende schmalspurige Eisenbahn weiterhin Inbetriebnahmeverfahren außerhalb der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung durchführen. Zum anderen bleibt es im Übrigen für die Inbetriebnahme bei der Zuständigkeit der Länder und der Beibehaltung der dort bewährten Verfahren.

Wir bitten daher, den bisherigen Anwendungsbereich der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung unverändert jedenfalls solange beizubehalten, bis auf Basis einer gesetzlichen Regelung, wie sie im Zuge der Arbeiten an dem Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (10. ERÄG) gemeinsam mit den Ländern vorbesprochen war, der Kreis der betroffenen Eisenbahnen bestimmt werden kann. Die seinerzeitigen Absprachen sahen insbesondere eine individuelle Entscheidung der jeweils zuständigen (Landes-) Eisenbahnaufsichtsbehörde darüber vor, welche der heutigen Regionalbahnen (§ 2 Abs. 20 AEG) und Netze des Regionalverkehrs (§ 2 Abs. 19 AEG) von bestimmten Vorschriften erfasst werden. Erst dann, wenn hierzu eine parlamentarische Willensbildung für eine gesetzliche Regelung erfolgte, sollte nach unserem Dafürhalten der Ordnungsgeber tätig werden und nicht umgekehrt. Jedenfalls sollte der Anwendungsbereich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung nicht über den Anwendungsbereich der Richtlinie 2008/57/EG hinausreichen.

Zu § 1 Abs. 3 Satz 2 EIGV-E:

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Sie gilt nicht für Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes und nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen sowie ausschließlich im Bereich von Serviceeinrichtungen und auf nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen genutzte Fahrzeuge.“

Die TSI enthalten (von Ausnahmen abgesehen) grundsätzlich keine Regelungen für Serviceeinrichtungen. Letztere sind im Übrigen – in gleicher Weise wie Werksbahnen als nichtöffentliche Eisenbahnen – vom Erfordernis einer Unternehmensgenehmigung ausgenommen (§ 6 Abs. 1 Satz 2 AEG). Eine Er-streckung des Anwendungsbereichs der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung auf alle Serviceeinrichtungen wäre unverhältnismäßig. Die Ausnahmemöglichkeit nach § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 EIGV-E betrifft im Übrigen nur die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (§ 3 Abs. 3 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 EIGV-E), nicht aber den Anwendungsbereich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung als solchen.

Artikel 1 Abs. 3 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG privilegiert nur „aus-schließlich“ auf ausgenommenen Infrastrukturen verkehrende Fahrzeuge.

Zu § 2 Nr. 11 EIGV-E:

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Grenzbetriebsstrecke“ der Streckenabschnitt zwischen -----
festgelegten Bahnhöfen beiderseits einer Staatsgrenze, ein-
schließlich dieser Bahnhöfe;“

Die Wörter „den zwei“ sind zu streichen, da es auch Grenzbetriebsstrecken gibt, die bereits auf einer Seite der Staatsgrenze mehrere Bahnhöfe umfassen (siehe hierzu beispielhaft das deutsch-polnische Abkommen über den Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze aus dem Jahre 2012).

Nur beiläufig merken wir an, dass § 2 Nr. 11 EIGV-E ein Beispiel für die wei-tere Zunahme von Vorschriften ist: § 3a EBO verwendet ebenfalls den Begriff „Grenzbetriebsstrecken“, kommt aber ohne Begriffsbestimmung aus.

Zu § 2 Nr. 13 EIGV-E:

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu vereinfachen:

„Inbetriebnahmeverantwortlicher“ ein geeigneter Mitarbeiter
----- des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens,
der für die Vollständigkeit der Antragsunterlagen und die Ent-
scheidung über die Betriebsaufnahme eines strukturellen Teil-
systems oder Systems verantwortlich ist;“

Anlage 6 Punkt 1.4 EIGV-E wäre entsprechend anzupassen.

Zu § 2 Nr. 17, 2. Halbsatz EIGV-E:

Die Vorschrift definiert „Probefahrten“ und schließt dabei einen bestim-mungsgemäßen Betrieb, insbesondere die Beförderung von Personen und Gütern, aus.

Die Begründung (Seite 92 f.) stellt klar, dass Personen an der Probefahrt teil-nehmen dürfen, die dazu aus technischer oder betrieblicher Sicht erforder-lich sind. Wir regen an, dies entsprechend auch für die Beförderung von Gü-tern klarzustellen. Probefahrten erfordern auch Prüfungen unter Vollast.

Entgegen § 2 Nr. 17, 2. Halbsatz EIGV-E und den Ausführungen in der Begründung sind wir der Auffassung, dass solche Probefahrten auch im Regelbetrieb zur Beförderung von Gütern möglich sein müssen. Eine andere Sichtweise führt unter Umweltaspekten zu schwer vermittelbaren Ergebnissen. Beispiel:

Ein voll beladener Kohlezug muss von A nach B befördert und eine neue Diesellokomotive soll unter Vollast getestet werden. Sie darf den Kohlezug von A nach B ziehen, ihn aber dort nicht zustellen, weil es sich dann um die (verbotene) Beförderung von Gütern handeln würde. Der Kohlezug müsste also wieder zurück nach A transportiert werden, damit ihn sogleich eine zweite Diesellokomotive erneut von A nach B befördert. Der lärm- und schadstoffgeplagten Bevölkerung dürfte das kaum einsichtig sein.

Zu § 2 Nr. 18 EIGV-E:

Wir fragen an, was genau unter „inakzeptablen Risiken“ für das Gesamtsystem zu verstehen sein soll.

Zu § 2 Nr. 25 EIGV-E:

Die Vorschrift nimmt für die Definition des Begriffs „Teilsysteme“ auf Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG Bezug. Wir fragen an, ob die Richtlinie 2008/57/EG insoweit tatsächlich auch außerhalb ihres eigenen Anwendungsbereichs maßgeblich sein soll.

Zu § 3 Abs. 2 Satz 1 EIGV-E:

§ 2 Nr. 22 EIGV-E enthält eine Legaldefinition für „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ nebst Abkürzung („TSI“). Wenn dafür die Kurzform „Technische Spezifikationen“ verwendet werden soll, wäre das nicht als Klammerzusatz in § 3 Abs. 2 Satz 1 EIGV-E, sondern in § 2 Nr. 22 EIGV-E zu verorten,

Zu § 3 Abs. 3 Satz 1 EIGV-E:

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Von der Anwendung der Technischen Spezifikationen nach Absatz 2 sind ausgenommen _____ ...“

Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie 2008/57/EG räumt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, von bestimmten Ausnahmetatbeständen Gebrauch zu machen. Nach unserem Verständnis sollten die Mitgliedstaaten sich bei der Ausgestaltung ihrer nationalen Vorschriften sogleich entscheiden, ob sie von solchen Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch machen oder nicht und nicht lediglich die Option als Option übernehmen.

Nach der jetzigen Fassung des § 3 Abs. 3 Satz 1 EIGV-E gehen wir davon aus, dass die Eisenbahnen selbst in ihrer Eigenschaft als Adressaten der Verordnung die genannten Fahrzeuge und Infrastrukturen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen ausnehmen können.

Zu § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 EIGV-E:

Wir machen darauf aufmerksam, dass nach Artikel 1 Abs. 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 funktional getrennte Netze nicht ausgenommen werden können, sondern ausgenommen sind. Vor diesem Hintergrund regen wir an, § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 EIGV-E zukunftsorientiert auszugestalten.

Zu § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 2. Halbsatz EIGV-E:

Wir bitten, die Wörter „lokal begrenzter Einsatz liegt vor, wenn die Infrastrukturen ausschließlich lokale Erschließungsfunktion haben.“ zu streichen. Der Verordnungsgeber geht damit über Artikel 1 Abs. 3 Buchstabe d der Richtlinie 2008/57/EG hinaus und greift mit seiner Auslegung einer Willensbildung des parlamentarischen Gesetzgebers, wie sie im Zuge des Verfahrens betreffend ein Zehntes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (10. ERÄG) erfolgen sollte und nach wie vor erfolgen soll, vor.

In diesem Zusammenhang rufen wir den in seiner Sitzung am 26./27.10.2016 in Wiesbaden gefassten Beschluss des Länderausschusses für Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) in Erinnerung:

„Der LAEB schlägt dazu nochmals die wortgleiche Übernahme der europarechtlich vorgesehenen Ausnahmeregelungen und insoweit die auch von BMVI angestrebte „1:1 Umsetzung“ der Richtlinien vor. Eine Konkretisierung kann in der Begründung erfolgen.“

Zu § 3 Abs. 3 Sätze 2 bis 4 EIGV-E:

Wir bitten, § 3 Abs. 3 Sätze 2 bis 4 EIGV-E zu streichen. Der Verordnungsgeber geht damit über Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie 2008/57/EG hinaus und greift mit seiner Regelung einer Willensbildung des parlamentarischen Gesetzgebers, wie sie im Zuge des Verfahrens betreffend ein Zehntes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (10. ERÄG) erfolgen sollte und nach wie vor erfolgen soll, vor. Zum Beschluss des LAEB vom 26./27.10.2016 verweisen wir auf unsere Ausführungen „Zu § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 2. Halbsatz EIGV-E“.

Zu § 3 Abs. 4 EIGV-E:

Wir bitten, die Vorschrift zu streichen. Der Verordnungsgeber geht damit über Artikel 1 Abs. 3 Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG hinaus und greift mit seiner Regelung einer Willensbildung des parlamentarischen Gesetzgebers, wie sie im Zuge des Verfahrens betreffend ein Zehntes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (10. ERÄG) erfolgen sollte und nach wie vor erfolgen soll, vor. Zum Beschluss des LAEB vom 26./27.10.2016 verweisen wir auf unsere Ausführungen „Zu § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 2. Halbsatz EIGV-E“.

Zu § 3 Abs. 5 EIGV-E:

Wir regen an, § 3 Abs. 5 EIGV-E zu streichen.

Der Verordnungsgeber will die in § 3 Abs. 5 EIGV-E genannten EU-Verordnungen (TSI PRM, TSI SRT und TSI Noise) bei allen regelspurigen Eisenbahnen (im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes) ohne Ausnah-

men nach § 3 Abs. 3 Satz 1 EIGV-E angewendet wissen. Diese TSI dienen dem Bürgerschutz (vor Lärm, für die Sicherheit in Eisenbahntunneln und für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen) und nicht der Interoperabilität von Eisenbahnmaterial. Es sei mithin nicht vermittelbar, warum für Eisenbahnmaterial verschiedene Schutzstandards gelten sollten. Aus diesem Grund sollten diese TSI für sämtliche von dieser Verordnung erfassten Gegenstände gelten (Begründung Seite 96).

Der Ordnungsgeber negiert damit europäische Vorgaben: Hätte der europäische Gesetzgeber gewollt, dass die vorzitierten TSI ausnahmslos Anwendung finden, dann hätte er dies jedenfalls in Artikel 1 Abs. 3 ff. der Richtlinie (EU) 2016/797 zum Ausdruck bringen können. Er hat dies jedoch nicht getan. Bei der Gelegenheit verweisen wir auch nochmals auf unsere Ausführungen „Zu § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 2. Halbsatz EIGV-E“ betreffend den Beschluss des LAEB vom 26./27.10.2016.

Des Weiteren merken wir an, dass für Eisenbahnmaterial ohnehin unverändert verschiedene Schutzstandards gelten werden, nämlich für Eisenbahnen im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes einerseits (§ 1 Abs. 3 EIGV-E) und im Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder andererseits. Schließlich merken wir an, dass § 3 Abs. 5 EIGV-E erhebliche zusätzliche Kosten auf Seiten der Eisenbahnen nach sich ziehen würde. Diese zusätzlichen Kosten werden nicht etwa erst durch die in Rede stehenden TSI verursacht, sondern unmittelbar durch § 3 Abs. 5 EIGV-E, der die genannten TSI zur Anwendung bringt. Dies sollte bei der Kostenfolgeabschätzung in der amtlichen Begründung klar dargestellt und erläutert werden. Zugleich sollte die Frage beantwortet werden, woher die erforderlichen Finanzmittel kommen sollen.

Hilfsweise regen wir an, § 3 Abs. 5 EIGV-E wie folgt zu fassen:

„Absatz 3 Satz 1 gilt, soweit es die Erfüllung technischer Anforderungen betrifft, nicht für die ...“

In der Begründung sollte dazu ausgeführt werden, dass lediglich die Einhaltung technischer Anforderungen verlangt wird, nicht aber auch eine aufwändige Nachweisführung unter Einbeziehung benannter Stellen o. ä.

Zu § 3 Abs. 6 Satz 4 EIGV-E:

Unter Hinweis auf § 11 Abs. 2 EIGV-E regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu präzisieren:

„Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen finden die Technischen Spezifikationen in Bezug auf die aufgrund der jeweiligen Umrüstung oder Erneuerung veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile Anwendung.“

Zu § 7 Abs. 4 EIGV-E:

Wir regen an, das Wort „insbesondere“ zu streichen.

§ 7 Abs. 4 EIGV-E ist als offener Tatbestand („Begründete Zweifel liegen insbesondere vor, ...“) ausgestaltet und eröffnet damit Konfliktpotenzial. Demgegenüber würde eine abschließende Aufzählung der in Betracht kommenden Umstände für begründete Zweifel etwaige Unwägbarkeiten einer behördli-

chen Entscheidung eliminieren oder zumindest minimieren und so der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit dienen.

Zu § 10 Abs. 1 EIGV-E:

Wir regen an, die Wörter „nach § 31 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ zu streichen. § 2 Abs. 13 AEG enthält eine Legaldefinition des Begriffs „Fahrzeughalter“.

Zu § 11 Abs. 3 Sätze 2 und 3 EIGV-E:

Wir regen an zu prüfen, ob die Vorschriften über die Pflicht zur Herausnahme von Fahrzeugen aus dem Betrieb nach der Feststellung sicherheitsrelevanter Mängel hier nicht entbehrlich sind. Eine derartige Obliegenheit folgt bereits aus den Sicherheitspflichten nach § 4 AEG.

Zu § 12 Abs. 1 EIGV-E:

Wir regen an, die Wörter „nach Anlage 5“ zu streichen. Anlage 5 EIGV-E betrifft lediglich die Eisenbahninfrastruktur (Kapitel 3 EIGV-E), nicht aber Fahrzeuge (Kapitel 2 EIGV-E).

Zu § 12 Abs. 2 Satz 3 EIGV-E:

Wir regen an, die Erforderlichkeit der Vorschrift zu prüfen. Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen werden bereits in § 4 EIGV-E geregelt

Zu § 13 EIGV-E:

Wir regen an, die Erforderlichkeit der Vorschrift zu prüfen. Eine Pflicht zur Nachweisführung enthalten auch § 4 Abs. 4 AEG und § 4a Abs. 3 und 4 AEG.

Zu § 18 Abs. 4 EIGV-E:

Das Verhältnis von § 18 Abs. 4 EIGV-E zu § 9 Abs. 1 EIGV-E ist unklar. Wir regen an, dies in der Begründung zu erläutern.

Zu § 18 Abs. 5 und 6 EIGV-E:

Wir regen an, die beiden Vorschriften aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammenzufassen und zu diesem Zweck § 18 Abs. 6 EIGV-E als Satz 2 an § 18 Abs. 5 EIGV-E anzufügen.

Zu § 19 Abs. 5 EIGV-E:

Wir regen an, die Erforderlichkeit der Vorschrift zu prüfen.

- Nach § 2 Abs. 2 EBO darf von den anerkannten Regeln der Technik (wie sie unter anderem in technischen Vorschriften niedergelegt sind) abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.
- Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 gilt in ihrem Anwendungsbereich unmittelbar.

- § 19 Abs. 5 Satz 1 EIGV-E verlangt – anders als etwa § 23 Abs. 1 Satz 1 EIGV-E – keine Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes. Besteht keine Rechtspflicht zur Einholung einer Zustimmung, bedarf es auch keiner Regelung, unter welchen Voraussetzungen die Zustimmung erteilt werden könnte. § 19 Abs. 5 Satz 4 EIGV-E läuft somit leer. Im Übrigen handelt es sich bei einer derartigen Zustimmung stets um eine Entscheidung „im Einzelfall“.

Zu § 20 Abs. 6 Satz 1 EIGV-E:

§ 20 EIGV-E betrifft nur den Bereich Infrastruktur (vgl. § 20 Abs. 1 EIGV-E). Unter Hinweis auf § 20 Abs. 4 Satz 2 EIGV-E regen wir an, das Wort „Eisenbahnen“ durch das Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ zu ersetzen.

Zu § 26 Abs. 1 EIGV-E:

Die Rechtspflicht der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, dafür Sorge zu tragen, dass Eisenbahnfahrzeuge dauerhaft die einschlägigen Anforderungen erfüllen, ergibt sich bereits aus §§ 4, 4a AEG und § 2 Abs. 1 EBO. Vor diesem Hintergrund regen wir an, § 26 Abs. 1 EIGV-E zu streichen. Hilfsweise regen wir an, die Erforderlichkeit dieser (zusätzlichen) Vorschrift zu begründen.

Zu § 26 Abs. 2 EIGV-E:

Die Pflicht zur Führung eines Eisenbahninfrastrukturregisters betrifft nach den europarechtlichen Vorgaben nur Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie erfasst werden. Bislang nimmt § 1 Abs.3 Satz 1 Nr. 1 TEIV Netze des Regionalverkehrs und Regionalbahnen vom Anwendungsbereich der TEIV und damit auch von der Pflicht zur Führung eines Infrastrukturverzeichnisses nach § 12 Nr. 2 TEIV aus. Wir regen an, § 26 Abs. 2 EIGV-E strikt auf den Anwendungsbereich der Richtlinie 2008/57/EG zu beschränken. Im Übrigen haben wir oben bereits mehrfach moniert, dass der Verordnungsgeber einer parlamentarischen Willensbildung (10. ERÄG) vorgreift.

Zu § 26 Abs. 3 EIGV-E:

Unter Hinweis auf § 7 Abs. 6 TEIV regen wir an, nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „einer Serienzulassung“ einzufügen. Die Unterrichtungspflicht über sicherheitsrelevante Mängel macht nach unserem Dafürhalten nur insoweit Sinn, als vergleichbare Fahrzeuge betroffen sind. Nur bei vergleichbaren Fahrzeugen steht zu besorgen, dass ein aufgetretener Sicherheitsmangel sich dort in gleicher Weise wiederholen könnte.

Zu §§ 29 und 30 EIGV-E:

Es sollte aus Gründen äußerster Vorsorge (zumindest in der Begründung) nochmals klargestellt werden, dass die Vorschriften nur innerhalb des Anwendungsbereichs der TSI relevant sind.

Zu § 30 Abs. 2 EIGV-E:

Wir regen an zu prüfen, ob nicht zusätzlich auf § 29 Abs. 2 EIGV-E verwiesen werden sollte, um auch den bestimmten Stellen die Ausstellung von Zwischenprüfbescheinigungen zu ermöglichen.

Zu Anlage 6 EIGV-E:

Die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung kodifiziert im Wesentlichen Verwaltungsvorschriften und Verfahrensabläufe aus dem Bereich des Eisenbahn-Bundesamtes. Diese sind naturgemäß auf große Eisenbahnsysteme bzw. -unternehmen – namentlich auf die Eisenbahnen des Bundes – zugeschnitten.

Wir haben nicht den Eindruck, dass die bisherigen Erfahrungen aus dem Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in die Ausgestaltung der Anlage 6 EIGV-E eingeflossen sind. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen und ihren Aufsichts- und Genehmigungsbehörden sind die Abläufe traditionell schlank ausgestaltet und tragen den Möglichkeiten kleiner und mittelgroßer Eisenbahn angemessen Rechnung, ohne dabei Sicherheitsaspekte zu vernachlässigen.

Von Anlage 6 EIGV-E lässt sich dies nicht ohne weiteres behaupten. Exemplarisch führen wir die Vielzahl einzubindender Personen bzw. Stellen an, wie z. B. Bauvorlageberechtigte, Bauüberwacher Bahn, Inbetriebnahmeverantwortliche, Prüfer für bautechnische Nachweise, Planprüfer und Abnahmeprüfer. Hier hat augenscheinlich der Entwurf einer Eisenbahn-Baudurchführungsverordnung (EBDV) aus dem Jahre 2011 Pate gestanden. Dieser Entwurf wurde bekanntlich – aus gutem Grund – Ende des Jahres 2012 wieder zurückgezogen.

Wir haben daher die Bitte, Anlage 6 EIGV-E so auszugestalten, dass sie auch den Möglichkeiten kleiner und mittelgroßer Eisenbahnen Rechnung trägt. Dies insbesondere deshalb, weil je nach Ausgang des noch bevorstehenden Gesetzgebungsverfahrens zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 unter Umständen zumindest einige der kleinen und mittelgroßen Eisenbahnen ebenfalls noch in den Anwendungsbereich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung fallen könnten.

Zu Anlage 6 Satz 1 EIGV-E:

Dass die Inbetriebnahmeunterlagen vollständig und getrennt für jedes der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur zu erstellen sind, mag bei großen Bauvorhaben angebracht sein. Für kleinere Baumaßnahmen hingegen sollte auch eine integrierte Inbetriebnahmeunterlage die nötige Transparenz bieten und damit ausreichend sein. Wir regen an, integrierte Inbetriebnahmeunterlagen für kleinere Baumaßnahmen (welche noch zu definieren wären) zuzulassen.

Zu Anlage 6 Satz 4 EIGV-E:

Wir regen an, die Wörter „über dessen Bestellung Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt besteht“ zu streichen.

Die Bestellung eines Prüfsachverständigen soll vom Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt abhängig sein. Uns ist kein Wirtschafts- oder sonstiger Lebensbereich bekannt, in welchem die Bestellung eines Sachverständigen von einem gesetzlich vorgeschriebenen behördlichen Einvernehmen abhängig gemacht würde. Hat eine Behörde Zweifel an der Kompetenz eines Sachverständigen, steht es ihr frei, das Prüfergebnis in Frage zu stellen und gegebenenfalls mit verwaltungsrechtlichen Mitteln einzugreifen bzw. einen

auf den Feststellungen des betreffenden Sachverständigen basierenden Antrag abzulehnen.

Hilfsweise regen wir an, für die Versagung des Einvernehmens die Form des Verwaltungsaktes vorzusehen, welcher schlüssig zu begründen und verwaltungsgerichtlich überprüfbar wäre.

Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben, und verbleiben

mit freundlichen Grüßen