

VDV Köln Kamekestraße 37-39 50672 Köln

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E14
Herrn Wolfram **Neuhöfer**
Frau Martina **Pailer**

Per E-Mail: ref-e14@bmvi.bund.de

Entwurf einer Verordnung über Prüfsachverständige im Eisenbahnbereich (Stand: 17.10.2018)

Ihr Zeichen: E 14/5161.7/9-03 | Ihre Nachricht vom: 29./30.10.2018 (E-Mail)
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrter Herr Neuhöfer,
sehr geehrte Frau Pailer,

wir danken Ihnen recht herzlich für den Entwurf einer Verordnung über Prüfsachverständige im Eisenbahnbereich nach dem Stand vom 17.10.2018, zu dem wir gerne wie folgt Stellung nehmen.

Zur Verordnungsbezeichnung:

Die Verordnungsbezeichnung ist irreführend. Sie erweckt den Eindruck, als werde der gesamte Eisenbahnbereich abgedeckt. Tatsächlich betrifft die Verordnung nur Prüfsachverständige für den Bereich Eisenbahninfrastruktur. Prüfsachverständige für den Bereich Fahrzeuge, Maschinenbau bzw. -technik und überwachungsbedürftige Anlagen werden hingegen nicht erfasst.

Dies ist vor allem deshalb unverständlich, weil der Verordnungsgeber selber einräumt, dass Prüfsachverständige derzeit ohne rechtliche Grundlage anerkannt und tätig werden. Die Praxis der Anerkennung der Prüfsachverständigen sei aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage auch bereits Gegenstand von Gerichtsverfahren gewesen. Da die Tätigkeit der Prüfsachverständigen Grundrechtsrelevanz (!) besitze, seien klare und transparente Anforderungen an die Anerkennung erforderlich. Diesem Erfordernis könne nur durch den Erlass einer Verordnung entsprochen werden (Seite 1 und 28 des Verordnungsentwurfs).

Eisenbahnverkehr

Michael Fabian
T 0221 57979-144
F 0221 57979-8144
E fabian@vdv.de

30. November 2018

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

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
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Die Liste der vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter für das Sachgebiet Fahrzeuge nach dem Stand vom 22.08.2018¹ belegt mit 136 Einträgen eindrucksvoll, dass auch insoweit durchaus Potenzial und Handlungsbedarf besteht. Die von den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder in der Vergangenheit anerkannten Prüfsachverständigen für das Sachgebiet Fahrzeuge, Maschinenbau bzw. -technik und überwachungsbedürftige Anlagen – Zahlen hierüber liegen uns nicht vor – wären hinzu zu addieren.

Bei der Gelegenheit rufen wir auch in Erinnerung, dass die Länder auf eine bereits seit Jahren in Aussicht gestellte Prüfsachverständigenverordnung (§ 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1f AEG) des Bundes warten, um nicht jeweils eigene Verordnungen über die Anerkennung von Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich erlassen zu müssen. Die Anerkennung von Prüfsachverständigen auf Länderebene erfolgt seit ebenso vielen Jahren mangels belastbarer Rechtsgrundlagen höchst restriktiv. Vor diesem Hintergrund regen wir an, den Anwendungsbereich der Verordnung auf sämtliche Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich zu erstrecken und bei der Ausgestaltung vor allem auch die Länder eng mit einzubeziehen.

Hilfsweise regen wir an, die Verordnungsbezeichnung wie folgt zu präzisieren:

„Verordnung über Prüfsachverständige im Eisenbahnin-
frastrukturbereich“

Zu A. Problem und Ziel, 1. Absatz:

Wir regen an, im zweiten Satz die Wörter „der Europäischen Union“ zu streichen. Dass es sich bei den zitierten Richtlinien um europäisches Recht handelt, ergibt sich bereits aus der Richtlinienbezeichnung. Im Übrigen handelt es sich bei den zitierten Richtlinien nicht um solche „der Europäischen Union“, sondern um Richtlinien des Europäischen Parlaments und des Rates.

Wir regen weiter an, im dritten Satz nach dem Wort „Normungsgremien,“ das Wort „Fachverbände,“ einzufügen. Fachverbände erarbeiten ebenfalls technische Normen und Regelwerke.

Zu A. Problem und Ziel, 2. Absatz:

„Im Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen unterstützen sie (Anm.: die Prüfsachverständigen) das Eisenbahn-Bundesamt.“ Die Aussage ist zutreffend, soweit damit der Anwendungsbereich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung angesprochen ist. Unter Hinweis auf § 4b Abs. 2 AEG regen wir allerdings an, etwa wie folgt zu ergänzen:

1

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Sachverstaendige/Listen/listen_inhalt.html

„Im Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen nach der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung unterstützen sie das Eisenbahn-Bundesamt. Im Falle eines Auftrages der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder werden sie als deren Verwaltungshelfer tätig.“

Zur Verordnungsbezeichnung:

Unter Hinweis auf unsere eingangs „Zur Verordnungsbezeichnung“ gemachten Anmerkungen regen wir an, die Verordnungsbezeichnung wie folgt zu präzisieren:

„Verordnung über Prüfsachverständige im Eisenbahnin-frastrukturbereich“.

Zu Artikel 1

Zur Verordnungsbezeichnung:

Unter Hinweis auf unsere eingangs „Zur Verordnungsbezeichnung“ gemachten Anmerkungen regen wir an, die Verordnungsbezeichnung wie folgt zu präzisieren:

„Verordnung zur Anerkennung, zum Einsatz und zur Überwachung von Prüfsachverständigen im Eisenbahninfrastrukturbereich (Eisenbahninfrastruktur-Prüfsachverständigenverordnung – EIPSV)“

Zu § 1 EPSV-E:

Wir regen an, den Anwendungsbereich nicht auf Prüfsachverständige nach § 4b AEG in den Fachbereichen Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik zu beschränken, sondern insbesondere auch Prüfsachverständige für Eisenbahnfahrzeuge, Maschinenbau bzw. -technik und überwachungsbedürftige Anlagen mit einzubeziehen. Wegen der weiteren Einzelheiten verweisen wir auf unsere eingangs gemachten Anmerkungen „Zur Verordnungsbezeichnung“.

Zu § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 EPSV-E:

Unter Hinweis auf § 13 Nr. 1 EPSV-E regen wir an, wie folgt zu ergänzen:

„5. Prüfung von Nachweisen mindestens gleicher Sicherheit ...“

Zu § 2 Abs. 2 Satz 2 EPSV-E:

Die Vorschrift verlangt vor Aufnahme von Tätigkeiten nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 oder 6 EPSV-E eine mindestens fünfjährige Tätigkeit

nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 4 EPSV-E. Wir regen an, den starren Zeitraum zu relativieren, wenn eine bestimmte Mindestanzahl von Prüfungen nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 4 EPSV-E nachweislich durchgeführt wurde.

Die erforderlichen „Erfahrungen im Standardverfahren“ (Begründung Seite 32) lassen sich nicht nur durch längerdauernde Tätigkeit, sondern vor allem auch durch die Anzahl der durchgeführten Prüfungen erwerben (warum sollte ein Chirurg, der 50 Kniegelenkoperationen in fünf Jahren durchführt, diesbezüglich über mehr Erfahrung verfügen, als ein Chirurg, der in einem Jahr 50 Kniegelenkoperationen durchführt?). „Erkenntnisse bezüglich der Arbeitsgüte“ (Begründung Seite 32) kann die zuständige Behörde nur gewinnen, wenn sie sich eine ausreichende Anzahl von Arbeitsproben vorlegen lässt. Für die Qualität der Arbeitsproben spielt es keine Rolle, in welchem Zeitraum sie angefertigt wurden.

Zu § 3 EPSV-E:

Wir fragen an, warum nur das Eisenbahn-Bundesamt, nicht aber die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder Prüfsachverständige sollen anerkennen und überwachen können. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Prüfung, Anerkennung und Überwachung von Eisenbahnbetriebsleitern.

Zu § 4 Abs. 2 Nr. 1 EPSV-E:

Wir regen an, die Vorschrift redaktionell wie folgt zu fassen:

„1. ein Studium an einer deutschen Hochschule oder eine vergleichbare Ausbildung in einem Mitgliedstaat__ der Europäischen Union ...“

Zu § 4 Abs. 2 Nr. 3 EPSV-E:

Wir regen an, das Wort „und“ durch das Wort „oder“ zu ersetzen. Für die Anerkennung lediglich auf einem Teilgebiet bedarf es keiner ausreichenden Berufserfahrung auch in allen anderen Tätigkeiten des gesamten Fachgebiets.

Zu § 4 Abs. 2 Nr. 5 bis 7 EPSV-E:

Aus Gründen äußerster Vorsorge machen wir darauf aufmerksam, dass es mangels näherer Vorgaben möglicherweise an einem justiziablen Prüfungsmaßstab für die Beurteilung der körperlichen Eignung, der Zuverlässigkeit und der Sprachkenntnisse des Antragstellers fehlen könnte. Auf § 6b AEG und Anlage 7 Nr. 6 TfV weisen wir exemplarisch hin.

Zu § 4 Abs. 2 Nr. 8 EPSV-E:

Anerkennungsvoraussetzung soll sein, dass der Antragsteller zum Zeitpunkt der Anerkennung noch nicht 65 Jahre alt ist. Wir regen an, die Vorschrift zu streichen.

Der „hohen Sicherheitsrelevanz der zu prüfenden Materie geschuldet“ (Begründung Seite 33) kann allein eine Höchstaltersgrenze für die Ausübung der Sachverständigentätigkeit sein, nicht aber eine Höchstaltersgrenze bei der Anerkennung. „Altersbedingte Fehlleistungen“ (Begründung Seite 33) hängen nicht vom Lebensalter bei der Anerkennung ab.

Es ist materiell nicht einsichtig, dass ein Teil der Prüfsachverständigen bis zur Vollendung des 68. Lebensjahres (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 EPSV-E) soll tätig sein dürfen, ein anderer Teil hingegen in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Antragstellung und der unwägbaren Prüfdauer bei der Eisenbahnaufsichtsbehörde nicht mehr nach Vollendung des 65. Lebensjahres. Geeignete Persönlichkeiten können oder wollen zum Teil erst nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben einer Prüfsachverständigentätigkeit nachgehen. Erfahrungsgemäß betrifft dies vor allem das Fachgebiet Signaltechnik. „Dem Erfordernis der öffentlichen Sicherheit“ (Begründung Seite 33) wird mit dem automatischen Erlöschen der Anerkennung bei Erreichen der Höchstaltersgrenze (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 EPSV-E) vollumfänglich Rechnung getragen.

Zu § 5 Abs. 3 Nr. 5 EPSV-E:

Bei Antragstellern, die in einem Arbeits- oder öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehen, ist dem Antrag eine Erklärung des Arbeitgebers, dass der Arbeitgeber ihn für die Tätigkeit als Prüfsachverständiger freistellt, beizufügen. Wir regen an, auf diese Vorgabe zu verzichten.

Die Tätigkeit eines Prüfsachverständigen kann als Nebentätigkeit unabhängig von dem eigentlichen Arbeits- oder öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis ausgeübt werden. Im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses ist vielfach eine Genehmigung der Nebentätigkeit erforderlich. Im Übrigen ist eine Nebentätigkeit grundsätzlich genehmigungsfrei, in bestimmten Fällen lediglich anzeigepflichtig.

Es bedarf für eine Nebentätigkeit grundsätzlich keiner Freistellung durch den Arbeitgeber. Bedarf es keiner Freistellung, bedarf es auch keiner Freistellungserklärung. Der Antragsteller hätte gegen seinen Arbeitgeber keinen Rechtsanspruch auf Erteilung einer solchen Freistellungserklärung und könnte das Erfordernis nach § 5 Abs. 3 Nr. 5 EPSV-E im Zweifel nicht erfüllen.

Wir regen daher an, die Vorschrift zu streichen oder jedenfalls auf solche Fälle einzugrenzen, in denen für die Tätigkeit als Prüfsachverständiger eine förmliche Zustimmung bzw. Freistellung des Arbeitgebers erforderlich ist. Denkbar wäre auch, eine Freistellungserklärung lediglich dann einzufordern, wenn der Antragsteller im Rahmen seines Arbeits- oder öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses als Prüfsachverständiger für seinen Arbeitgeber oder Dienstherrn tätig werden will oder soll.

Zu § 5 Abs. 3 Nr. 6 EPSV-E:

Soweit der Schul- oder Hochschulabschluss nicht in deutscher Sprache vorliegt, bedarf es eines Nachweises über die für die Prüftätigkeit notwendigen deutschen Sprachkenntnisse. Aus Gründen äußerster Vorsorge regen wir an, das Wort „vorliegt“ durch die Wörter „ausgestellt worden ist“ zu ersetzen. In deutscher Sprache liegt ein Dokument auch dann vor, wenn es übersetzt wurde.

Zu § 7 Abs. 1 Nr. 2 EPSV-E:

Die Anerkennung erlischt mit der Vollendung des 68. Lebensjahres des Prüfsachverständigen. Wir regen an, als Altersgrenze die Vollendung des 75. Lebensjahres, jedenfalls aber mindestens des 70. Lebensjahres vorzusehen.

Bekanntlich werden die Menschen – nicht zuletzt durch die verbesserten Lebensbedingungen und die Fortschritte in der Medizin – kontinuierlich älter und erfreuen sich dabei guter Gesundheit. Aus diesem Grunde wurde bereits der Beginn der Regel-Alters-Rente für nach dem 31.12.1946 Geborene von ehemals 65 Jahren stufenweise auf 67 Jahre heraufgesetzt. Eine weitere Heraufsetzung des Beginns der Regel-Alters-Rente wird in der Politik diskutiert.

Den tatsächlichen Gegebenheiten folgend sollte daher für Prüfsachverständige eine Höchstaltersgrenze von jedenfalls mindestens 70 Jahren vorgesehen werden. Bemerkenswerterweise liegt auch dem vom Ordnungsgeber selbst auf Seite 33 f. seiner Begründung bemühten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.01.2015 – 10 CN 1.14 – eine generelle Höchstaltersgrenze für Prüfsachverständige von 70 Jahren zugrunde.

Für durchaus vertretbar hielten wir auch eine Höchstaltersgrenze von 75 Jahren. Prüfsachverständige sind namentlich bei den nichtbundes-eigenen Eisenbahnen eine sehr knappe Ressource (insbesondere im Fachgebiet Signaltechnik), die schon heute oft zum bestimmenden Faktor von Maßnahmen wird. Daher ist es umso wichtiger, die Regelungen der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung so zu gestalten, dass sie zu keiner weiteren Verknappung der Verfügbarkeit von Prüfsachverständigen führt. Dies würde zwangsläufig zu Verzögerungen bei Planung, Bau und Inbetriebnahme und damit auch zu deutlichen Kostenfolgen in Form von erheblichen Kostensteigerungen führen. Einmal mehr wäre der Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern im Wettbewerb benachteiligt.

Zu § 11 EPSV-E:

Wir könnten uns vorstellen, dass förmliche Abnahmeprüfungen durch einen Prüfsachverständigen nur bei komplexen Signal-, Telekommunikations- oder elektrotechnischen Anlagen erforderlich sind, nicht hingegen zum Beispiel bei einfachen BÜ-Anlagen. Wir regen an, einen Kriterienkatalog mit zu prüfenden komplexen Anlagen bzw. mit einfachen Anlagen, bei denen auf den Einsatz eines Prüfsachverständigen

digen verzichtet werden kann, zu erstellen. Gerne wirken wir dabei mit. Der Kriterienkatalog könnte der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung als Anlage beigelegt werden.

Zu § 15 Abs. 2 EPSV-E:

Als Folgeänderung zu unseren vorstehenden Anmerkungen „Zu § 7 Abs. 1 Nr. 2 EPSV-E“ wäre auch hier die Vollendung des 75., jedenfalls aber des 70. Lebensjahres vorzusehen.

Zu § 17 Abs. 2 EPSV-E:

Unter Hinweis auf die Begründung (Seite 43) regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„(2) Die Pflicht des Prüfsachverständigen zur Geheimhaltung erstreckt sich nicht auf die Anzeige- und Auskunftspflichten nach den §§ 20 und 21.“

Zu § 18 Abs. 1 EPSV-E:

Erkennt der Prüfsachverständige, dass eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder für die ordnungsgemäße Durchführung seiner Prüftätigkeit besteht, so hat er dies unverzüglich dem betreffenden Auftraggeber und der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde anzuzeigen. Wir regen an, die Wörter „und der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde“ zu streichen.

Prüfsachverständige sind nicht der verlängerte Arm der Eisenbahnaufsichtsbehörden. Sie sind ausschließlich ihrem Auftraggeber verpflichtet. Diesem stellen sie objektiv und unabhängig ihre Expertise zur Verfügung. Das Vertrauensverhältnis zwischen Auftraggeber und Prüfsachverständigem würde erschüttert, wenn der Prüfsachverständige zugleich auch als Gehilfe der Eisenbahnaufsichtsbehörden aufträte. Uns wäre nicht bekannt, dass der Staat in vergleichbaren Rechtsbereichen derartige Informanten platziert hätte.

Hinzu kommt, dass zu den Kernaufgaben der Prüfsachverständigen gerade das Aufspüren von Abweichungen zu nationalen technischen Vorschriften und Regeln gehört. Jede Abweichung von nationalen technischen Vorschriften oder Regeln birgt potenziell auch eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Prüfsachverständige wären also permanent mit Meldungen an die Eisenbahnaufsichtsbehörden beschäftigt.

In jedem Fall wird der Prüfsachverständige seine Feststellungen und Beurteilungen gutachtlich dokumentieren. Nach aller Lebenserfahrung kann davon ausgegangen werden, dass Eisenbahnen und Hersteller im eigenen wirtschaftlichen Interesse erkannte Mängel umgehend beseitigen: Das Gutachten eines Prüfsachverständigen, welches Mängel attestiert, kann in behördlichen Zulassungs- oder Abnahmeverfahren nicht verwertet werden. Inbetriebnahmegenehmigungen sind damit nicht erhältlich. Die öffentliche Sicherheit ist also in die-

sem Stadium nicht beeinträchtigt. Es bedarf in diesem Stadium keiner behördlichen Gefahrenabwehr.

Zu § 18 Abs. 2 EPSV-E:

Der Prüfsachverständige hat die zur Ausübung seiner Tätigkeit erforderlichen Mittel, technischen Einrichtungen und Ausrüstungen vorzuhalten. Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Der Prüfsachverständige ist für die zur Ausübung seiner Tätigkeit erforderlichen Mittel, technischen Einrichtungen und Ausrüstungen verantwortlich.“

Es kann unverhältnismäßig sein, nur gelegentlich erforderliche Mittel, technische Einrichtungen und Ausrüstungen dauerhaft vorhalten zu müssen. Nach unserem Dafürhalten sollte es möglich sein, das im Einzelfall erforderliche Equipment auch auszuleihen. Entscheidend ist, dass der Prüfsachverständige die Verantwortung für die ordnungsgemäße Funktion der eingesetzten Mittel, technischen Einrichtungen und Ausrüstungen übernimmt.

Zu § 19 Abs. 3 EPSV-E:

Der Prüfsachverständige ist verpflichtet, bestimmte Unterlagen zehn Jahre aufzubewahren. Soweit die Aufbewahrungspflicht es ermöglichen soll, „dass das aus den einzelnen Prüftätigkeiten folgende Prüfergebnis später noch nachvollzogen werden kann“ (Begründung Seite 44), sollte bedacht werden, dass die Aufbewahrungspflicht mit dem Tod des Prüfsachverständigen endet. Allein mit dieser Vorschrift kann der intendierte Zweck also nicht immer erreicht werden.

Zu § 20 Nr. 5 EPSV-E:

Der Prüfsachverständige hat der zuständigen Behörde unverzüglich die Verschlechterung seines Gesundheitszustands, aufgrund derer er unfähig ist, die Tätigkeit des Prüfsachverständigen ordnungsgemäß auszuüben, anzuzeigen. Wir regen an, die Vorschrift auf eine voraussichtlich dauerhafte oder zumindest länger (z. B. länger als ein Jahr) andauernde Verschlechterung des Gesundheitszustands zu beschränken. Die Anzeige vorübergehender gesundheitlicher Beeinträchtigungen (z. B. Lungenentzündung, Knochenbruch) wäre unverhältnismäßig.

Zu § 21 EPSV-E:

Der Prüfsachverständige hat der zuständigen Behörde auf deren Verlangen unentgeltlich solche Auskünfte zu erteilen und angeforderte Unterlagen vorzulegen, die zur Überwachung seiner Tätigkeit und der Einhaltung seiner Pflichten erforderlich sind. Wir regen an, das Wort „unentgeltlich“ zu streichen.

Ebenso, wie Behörden ihre durch Antragsteller verursachten Kosten und Auslagen liquidieren können, muss dies vice versa auch den

Rechtsunterworfenen möglich sein. Die Vorlage von Unterlagen beispielsweise kann mit Reiseaufwand verbunden sein.

Zu § 24 Abs. 1 Satz 1 EPSV-E:

Wir regen an, die Angabe „§§ 9 bis 12“ durch die Angabe „§§ 9 bis 13“ zu ersetzen. Wir sehen keinen Grund, warum Tätigkeiten nach § 13 EPSV-E nicht ebenfalls von der Übergangsvorschrift erfasst sein sollten.

Die Übergangsvorschrift gilt nur für Prüfer und Gutachter, die bislang Tätigkeiten „aufgrund einer bereits vorhandenen Anerkennung des Eisenbahn-Bundesamtes“ ausüben. Wir fragen an, warum die von den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder anerkannten Prüfer und Gutachter nicht erfasst und damit schlechter gestellt werden. Fehlt es an einem sachlichen Grund, würden sie diskriminiert. Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„(1) Prüfer und Gutachter, die am ... Tätigkeiten nach den §§ 9 bis 13 aufgrund einer bereits vorhandenen Anerkennung des Eisenbahn-Bundesamtes oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde eines Landes ausüben, können ...“

Die Übergangsvorschrift greift nur für solche Prüfer und Gutachter, die binnen drei Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung gegenüber der zuständigen Behörde eine schriftliche Erklärung abgeben, dass sie die Pflichten nach den §§ 14 bis 22 EPSV-E anerkennen und bei ihrer künftigen Tätigkeit zugrunde legen werden. Nach aller Lebenserfahrung ist nicht immer gewährleistet, dass Rechtsunterworfenen zeitnah von sie betreffenden Rechtsänderungen erfahren. Für gewöhnlich werden Rechtsänderungen im Rahmen von Fortbildungsveranstaltungen kommuniziert, die der Prüfsachverständige nur mindestens einmal im Jahr zu besuchen verpflichtet ist (§ 22 EPSV-E). Es besteht daher die Gefahr, dass Prüfsachverständige unwissentlich die Erklärungsfrist versäumen. Als fair würden wir es ansehen, wenn die zuständige Behörde die von ihr anerkannten Prüfsachverständigen individuell auffordert, binnen drei Monaten nach Erhalt der Aufforderung eine entsprechende Erklärung abzugeben. Idealerweise könnte der Aufforderung ein lediglich noch zu unterzeichnendes Muster für eine solche Erklärung beigelegt werden. Wir regen an, die Übergangsvorschrift entsprechend zu modifizieren.

Zu § 24 Abs. 2 EPSV-E:

Wird der zuständigen Behörde eine Erklärung nach § 24 Abs. 1 Satz 1 EPVS-E nicht innerhalb der bestimmten Frist vorgelegt, kann sie bestimmen, dass die Übergangsregelung auf den Betreffenden nicht anzuwenden ist. Die Regelung ist unverständlich:

§ 24 Abs. 1 Satz 1 EPVS-E enthält eine Bedingung. Wird die Bedingung (= rechtzeitige Abgabe der Erklärung) nicht erfüllt, greift die Übergangsvorschrift nicht und der Prüfsachverständige darf nicht mehr bis zum Ablauf seiner vorhandenen Anerkennung tätig sein, ohne dass es hierzu noch einer behördlichen Entscheidung bedürfte.

Nur der Vollständigkeit halber fragen wir an, nach welchen Ermessenskriterien die zuständige Behörde bestimmen „kann“, dass die Übergangsregelung auf den Betreffenden nicht anzuwenden sein soll.

Zu Anlage 1 EPSV-E:

Wir begrüßen grundsätzlich, dass das Eisenbahn- und Verwaltungsrecht an erster Stelle der erforderlichen Fachkunde im Eisenbahnwesen genannt wird. Mit Blick darauf allerdings, dass vorliegend eher die Fachbereiche und Tätigkeiten nach § 2 EPSV-E im Vordergrund stehen, hielten wir es ausnahmsweise für vertretbar, das Eisenbahn- und Verwaltungsrecht zur Abrundung erst an letzter Stelle der Aufzählung zu erwähnen. Wir schlagen – ihrer Bedeutung im Rahmen der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung entsprechend – folgende Reihenfolge der Prüfungsfächer vor:

1. Technik des Fach- und Teilgebietes
2. Analytische Nachweise (nur für Prüfsachverständige erforderlich, die Tätigkeiten nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 oder 6 durchführen wollen)
3. Grundlagen des Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahntechnik
4. Eisenbahn- und Verwaltungsrecht

Zu Anlage 1 Nr. 1.2 und 1.3 EPSV-E:

Wir regen an, nochmals zu prüfen, ob über den Ablauf der einschlägigen eisenbahnrechtlichen Verwaltungsverfahren und über die Rolle des Prüfsachverständigen im Genehmigungsverfahren, insbesondere auch in Abgrenzung zu den anderen Beteiligten eines Verwaltungsverfahrens, vertiefte Kenntnisse vorliegen müssen. Möglicherweise sind auch hier solide Grundkenntnisse ausreichend.

Zu Anlage 2 Punkt 3.1.1 EPSV-E:

Wir regen an, die Vorschrift redaktionell wie folgt zu fassen:

„3.1.1 dreijährige Tätigkeit betreffend die Erstellung der in § 13 genannten Nachweise, Vergleiche oder Risikoabschätzungen und“

Zur Begründung Seite 27, 1. Absatz a. E.:

Unter Hinweis auf § 4b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe b AEG regen wir an, nach dem Wort „Bauarten,“ noch das Wort „Komponenten“ einzufügen.

Zur Begründung Seite 27, 3. Absatz:

Wir regen an, die Wörter „§ 4b Absatz 1 Satz 4 in Verbindung mit“ zu streichen. § 4b Abs. 1 Satz 4 AEG verweist (wohl fälschlich) auf § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f“ (nicht: Nummer 1f).

Zur Begründung Seite 30, 2. Absatz:

Wir regen an, die Bezeichnung „§ 4b Absatz 1 Satz 4“ durch die Bezeichnung „§ 4b Absatz 1 Satz 2“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 31, vorletzter Absatz:

Wir regen an, vor den Wörtern „gleicher Sicherheit“ noch das Wort „mindestens“ einzufügen.

Zur Begründung Seite 32, vorletzter Absatz:

Wir regen an, das Wort „Elekt-rotechnik“ durch das Wort „Elektrotechnik“ und das Wort „Genannten“ durch das Wort „genannten“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 34, 2. Absatz:

Wir regen an, das Wort „anderseits“ durch das Wort „andererseits“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 37, 1. Absatz:

Der Ausnahmetatbestand des § 5 Abs. 6 EPSV-E kann etwa dann vorliegen, „wenn eine besondere Technik gegeben ist, die nur noch äußerst selten im Einsatz ist und nur von wenigen Personen beurteilt werden kann.“ Im Einzelfall könne es daher gerechtfertigt sein, von einzelnen Anforderungen abzuweichen. Dies könne dann der Fall sein, „wenn die äußerst seltene Technik keine oder kaum eine Wechselwirkung zum Eisenbahnbetrieb zeitigt.“ In diesem Fall könne von den fachlichen Kenntnissen des Eisenbahnbetriebs abgewichen werden. Wir fragen an, wann eine zu prüfende Technik keine oder kaum eine Wechselwirkung zum Eisenbahnbetrieb zeitigt.

Zur Begründung Seite 38, 1. Absatz:

Wir regen an, in der vierten Zeile das Wort „Prüfsachverständige“ durch das Wort „Prüfsachverständigen“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 41, 1. Absatz:

Wir regen an, in der ersten Zeile vor den Wörtern „gleicher Sicherheit“ noch das Wort „mindestens“ einzufügen.

Zur Begründung Seite 41, vorletzter Absatz:

Wir regen an, in der ersten Zeile das Wort „Als“ durch das Wort „Ein“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 41 f.:

Wir regen an, das Wort „Prü-fergebnisses“ durch das Wort „Prüf-ergebnisses“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 42 f.:

Wir regen an, bei den Ausführungen zur Haftpflichtversicherung noch einen Hinweis darauf aufzunehmen, dass Prüfsachverständige sich je nach Art und Umfang ihrer Tätigkeit auch freiwillig höher versichern können.

Zur Begründung Seite 43, 2. Absatz:

Die Begründung nennt als sogenannte Dritte auf Behördenseite nur das Eisenbahn-Bundesamt. Unter Hinweis auf § 4b AEG fragen wir an, wie die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder einzuordnen sind.

Zur Begründung Seite 44, 2. Absatz:

Muster für Prüfberichte sollen in einer Verwaltungsvorschrift vorgegeben werden können. Diesbezüglich haben wir Zweifel. Wird ein Prüfsachverständiger von einer Eisenbahn oder einem Hersteller beauftragt, handelt es sich um ein zivilrechtliches Auftragsverhältnis. Der Prüfsachverständige ist nicht Beteiligter eines Verwaltungsverfahrens, in dessen Rahmen er Verwaltungsvorschriften zu beachten hätte.

Zur Begründung Seite 44, 3. Absatz:

Prüfsachverständige müssen Unterlagen zehn Jahre lang aufbewahren. Werde eine nachvollziehbare und vollständige Prüfdokumentation bei der anlageverantwortlichen Stelle einer Eisenbahnbetriebsanlage durch die Eisenbahn entsprechend dem Fachregelwerk verwahrt, so sei eine Eigenarchivierung durch Prüfsachverständige nicht mehr erforderlich. Die Anforderung des § 19 Abs. 1 EPSV-E sei somit erfüllt.

Wir regen an zu prüfen, ob eine solche Erleichterung nicht im Verordnungstext selbst verankert werden müsste. Wir fragen an, ob auch die Verwahrung durch einen Hersteller sowie die Verwahrung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde den Prüfsachverständigen in gleicher Weise von einer Eigenarchivierung befreien.

Zur Begründung Seite 45, letzter Absatz:

Als Folgeregelung unserer Anmerkungen „Zu § 21 EPSV-E“ wäre das Wort „unentgeltlich“ zu streichen.

Zur Begründung Seite 46, vorletzter Absatz:

Als Folgeregelung unserer Anmerkungen „Zu § 24 Abs. 1 Satz 1 EPSV-E“ wäre die Angabe „§§ 9 bis 12“ durch die Angabe „§§ 9 bis 13“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 47, 2. Absatz:

Wir regen an, vor dem Wort „präzisiert“ das Wort „danach“ einzufügen.

Zur Begründung Seite 47, 3. Absatz:

Wir regen an, in der fünften Zeile das Wort „der“ durch das Wort „die“ zu ersetzen.

Zu Artikel 2

Zur Verordnungsbezeichnung:

Unter Hinweis auf unsere eingangs gemachten Anmerkungen „Zur Verordnungsbezeichnung“ und unter Hinweis auf die Bezeichnung zum Beispiel von EBPV und TfpV regen wir an, die Verordnungsbezeichnung wie folgt zu ändern:

„Verordnung über die Prüfung zum Prüfsachverständigen im Eisenbahninfrastrukturbereich (Eisenbahninfrastruktur-Prüfsachverständigen-Prüfungsverordnung – EIPSPV)

Zu § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 EPSPV-E:

Nach § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 EPSPV-E gehört auch der Schriftführer der Prüfungskommission an.

Nach § 3 Abs. 1 EPSPV-E werden die Mitglieder der Prüfungskommission „für die Abnahme von Prüfungen“ berufen. Sie werden jeweils „für ein oder mehrere Fachgebiete“ berufen. Sie müssen „im jeweiligen Prüfungsgebiet sachkundig“ sein. Die vorgenannten Voraussetzungen treffen auf einen Schriftführer im Regelfall nicht zu.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, die Position des Schriftführers analog § 14 Abs. 3 Satz 3 EBPV („Ein nicht stimmberechtigter Protokollant unterstützt den Prüfungsleiter bei der ordnungsgemäßen Durchführung der Prüfung.“) auszugestalten. Ergänzend weisen wir auch auf § 10 Abs. 6 Satz 1 TfpV hin.

Zu § 4 EPSPV-E:

Unter Hinweis auf § 3 Abs. 1 EBPV regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Wer Vorgesetzter eines Prüflings ist oder im selben Unternehmen oder in derselben Behörde wie der Prüfling tätig ist, darf nicht Mitglied der Prüfungskommission sein.“

Zu § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 EPSPV-E:

Wir regen an, die Wörter „entsprechend den nach § 2 Absatz 1 der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung beantragten Fachgebieten“ zu streichen. Sie sind entbehrlich.

Zu § 8 Abs. 3 EPSPV-E:

Die Vorschrift, wonach in einer Prüfung gleichzeitig bis zu sechs Prüflinge geprüft werden können, orientiert sich an § 14 Abs. 4 EBPV. Im Rahmen der mündlichen Prüfung zum Betriebsleiter für Eisenbahnen hat sich eine Anzahl von drei bis maximal vier Prüflingen als sachgerecht erwiesen. Vor diesem Hintergrund regen wir an, die Zahl der Prüflinge in § 8 Abs. 3 EPSPV-E auf vier zu begrenzen. Dies sollte insbesondere auch vor dem Hintergrund der Prüfungsdauer von zu- meist 45 Minuten bei der Erstanerkennung je Prüfling und Fach erfolgen (Punkte 2 und 3 der Anlage zu § 8 Abs. 4 EPSPV-E; zum Vergleich: 15 Minuten je Prüfling je Fach gemäß § 14 Abs. 5 EBPV).

Zu § 9 Abs. 1 Satz 2 EPSPV-E:

Bei der mündlichen Prüfung können abgesehen von den Mitgliedern der Prüfungskommission lediglich Vertreter der Eisenbahnaufsichtsbehörden anwesend sein. Unter Hinweis auf § 15 EBPV regen wir an, auch Fachprüfer, die nicht der Prüfungskommission angehören, sowie Personen, die sich auf eine Prüfsachverständigen-Prüfung vorbereiten, die Anwesenheit zu gestatten.

Zu § 11 EPSPV-E:

Wir regen an, die beiden Absätze redaktionell zu tauschen.

Zu § 14 EPSPV-E:

Aus Gründen äußerster Vorsorge regen wir an, die Vorschrift wie folgt zu ergänzen:

„Wer die Prüfung besteht und die sonstigen Anerkennungs- voraussetzungen nach § 4 Absatz 2 der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung erfüllt, erhält vom Eisenbahn-Bundesamt einen Anerkennungsbescheid nach § 6 Absatz 1 und 2 der Eisenbahn-Prüfsachverständigen- verordnung.“

Zu § 16 EPSPV-E:

§ 16 EPSPV-E bestimmt, dass eine nicht bestandene Prüfung zweimal wiederholt werden darf. Nach § 5 Abs. 4 EPSV-E ist die Feststellung der Sachkunde im Rahmen einer Prüfung allerdings nur dann erforderlich, wenn der Antragsteller die Erfüllung der Anforderungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 und 3 EPSV-E nicht hinreichend belegen kann. Dem Antragsteller steht es demnach jederzeit – also auch nach zwei nicht bestandenen Prüfungen – frei, die Erfüllung der Anforderungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 und 3 EPSV-E anders als durch eine Prüfung hinreichend zu belegen. Wir regen an, dies in der Begründung klarzustellen.

Zu § 19 Abs. 1 Satz 2 EPSPV-E:

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

Zur Anlage Punkt 1 EPSPV-E:

Unter Hinweis auf unsere Anmerkungen „Zu Anlage 1 EPSV-E“ wäre die Reihenfolge der Fächer gegebenenfalls zu ändern.

Zur Anlage Punkt 1.3 EPSPV-E:

Unter Hinweis auf unsere Anmerkungen „Zu § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 EPSPV-E“ wären die Wörter „entsprechend den Fachgebieten nach § 2 Absatz 1 der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung“ zu streichen.

Zur Anlage Punkt 2 EPSPV-E:

Die angegebenen Zeiten für die Prüfung können um bis zu 50 Prozent verlängert und bei Erweiterungsanerkennungen angemessen gekürzt werden, wenn dies zur Feststellung der Eignung als Prüfsachverständiger erforderlich ist oder ausreicht. Wir fragen an, ob die Verlängerung bzw. Verkürzung der Prüfungsdauer dem Prüfling vorab bekannt gegeben wird.

Zur Begründung Seite 47 unten:

Unter Hinweis auf unsere eingangs gemachten Anmerkungen „Zur Verordnungsbezeichnung“ und unter Hinweis auf die Bezeichnung zum Beispiel von EBPV und TfpV wäre die Verordnungsbezeichnung wie folgt zu ändern:

„Verordnung über die Prüfung zum Prüfsachverständigen im Eisenbahninfrastrukturbereich (Eisenbahninfrastruktur-Prüfsachverständigen-Prüfungsverordnung – EIPSPV)

Zur Begründung Seite 48 unten:

Wir regen an, wie folgt zu formulieren:

„Die Vorschrift bestimmt, wer nicht Mitglied einer Prüfungskommission sein darf.“

Zur Begründung Seite 49, drittletzter Absatz:

Wir regen an, im zweiten und auch im vierten Satz das Wort „Prüfsachverständige“ durch das Wort „Prüfling“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 49, letzter Absatz:

Prüfungsfächer sind die Fach- und Teilgebiete gemäß § 2 der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung. Aus Gründen äußerster Vorsorge machen wir darauf aufmerksam, dass Fach- und Teilgebiete in § 2 EPSV-E nicht abschließend bestimmt werden. Die Fachgebiete können zusätzlich in Verwaltungsvorschriften in Teilgebiete untergliedert werden (§ 2 Abs. 1 Satz 2 EPSV-E).

Zur Begründung Seite 50 („Zu Absatz 5“):

Der Verlauf der Prüfung, „insbesondere die Fragestellungen und die vom Prüfling gegebenen Antworten“ sind zu protokollieren. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Justiziabilität wären solche Aufzeichnungen durchaus wünschenswert. Wir haben allerdings Bedenken, ob der Schriftführer (der im Regelfall nicht sachkundig sein muss) dies bei im ungünstigsten Fall sechs Prüflingen im Rahmen mehrstündiger Prüfungen leisten kann. Wir regen an, hierzu Prüfer, die bei der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfung tätig sind, nach ihren Erfahrungen zu befragen.

Möglicherweise wäre es eine Option, die Prüfung als Tondokument aufzuzeichnen. Die Bundesnetzagentur (hier: Beschlusskammer 10) verfährt im Rahmen ihrer öffentlichen mündlichen Verhandlungen entsprechend.

Zur Begründung Seite 51 Mitte:

Auch wenn in einem Prüfungsfach lediglich Grundkenntnisse verlangt werden, sollen „ausreichende Leistungen überdurchschnittliche Kenntnisse“ belegen müssen. Nach unserem Verständnis können durch lediglich ausreichende Leistungen keine überdurchschnittlichen Kenntnisse, sondern eben nur ausreichende Kenntnisse belegt werden.

Zur Begründung Seite 52 („Zu Absatz 3“):

Wir regen an, im ersten Satz das Komma nach dem Wort „Prüfungsversuch“ und im zweiten Satz die Wörter „frühestens jedoch sechs Monate“ zu streichen. § 16 Abs. 1 EPSPV-E bestimmt lediglich, dass eine nicht bestandene Prüfung frühestens sechs Monate nach Beendigung der vorangegangenen Prüfung wiederholt werden darf. Der Antrag auf Wiederholung der Prüfung hingegen kann jederzeit gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr