

## **Referentenentwurf**

### **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

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

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

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

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

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

##### **B. Lösung**

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

##### **C. Alternativen**

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

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

Keine.

##### **E. Erfüllungsaufwand**

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

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

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

Der Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund xxx Euro<sup>1</sup> jährlich.

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

Dem Bund entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 110.000 €<sup>2</sup> jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich um Personalaufwand. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 1,6 Stellen im gehobenen Dienst. Der Mehrbedarf an Personalmitteln soll finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Für die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen durch das Eisenbahn-Bundesamt werden kostendeckende Gebühren erhoben.

Den Ländern und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

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

---

<sup>1</sup> Der Erfüllungsaufwand ist im Hinblick auf die Ausweitung der Zertifizierungspflicht von für die Instandhaltung von Güterwagen hinaus zuständigen Stellen noch zu ergänzen. Eine Schätzung war aus folgenden Gründen noch nicht möglich: Die Gesamtzahl der neu zu zertifizierenden Stellen für die Instandhaltung ist unklar. Es ist anzunehmen, dass die Summe der derzeit zuständigen Stellen für die Instandhaltung nach Bekanntwerden der EU-Durchführungsverordnung zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen durch Organisationsänderungen oder Aufgabe sinken könnte. Daher ist es erforderlich, den Eisenbahnsektor hierzu zu konsultieren. Dies erfolgt im Rahmen der Verbändeanhörung.

<sup>2</sup> Beim Eisenbahn-Bundesamt kommt wegen weiterer Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen noch zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Betracht. Der Erfüllungsaufwand ist aber abhängig von der Anzahl der zu zertifizierenden Stellen. Zudem kann nicht eingeschätzt werden, welcher Anteil davon die Zertifizierung beim Eisenbahn-Bundesamt durchführen lassen wird (Es besteht nämlich die freie Wahl der Zertifizierungsstelle). Deswegen muss auch hierfür die Abfrage im Rahmen der Verbändeanhörung abgewartet werden.

# Referentenentwurf Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union<sup>3)</sup>

[Dem Entwurf liegt das Allgemeine Eisenbahngesetz in der Fassung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz), des Gesetzes zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich und des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2016/2370/EU zugrunde]

Vom ...

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

### Artikel 1

#### Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

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

1. Nach § 2 Absatz 21 wird folgender Absatz 22 eingefügt.<sup>4)</sup>

„(22) Sonstige Verantwortliche sind im Eisenbahnbereich die in Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141) in der jeweils geltenden Fassung aufgeführten Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

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

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

---

<sup>3)</sup> Artikel 1 dieses Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) und der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141).

<sup>4)</sup> Mit dem Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2016/2370/EU wird Absatz 23 angefügt.

c) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen, haben ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 2 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.“

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

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

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

Das Instandhaltungssystem der Stellen, die für die Instandhaltung von auf im übergeordneten Netz verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen zuständig sind, richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 14 Absatz 3 Satz 1 bis 3 der Richtlinie (EU) 2016/798. Die übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen.

(4) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 3 Satz 1 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Stellen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

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

4. In § 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist,“ durch die Wörter „Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S.44) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1d wird wie folgt gefasst:

„(1d) Dem Bund obliegen

1. die Anerkennung und Überwachung der

---

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

- a) benannten Stellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 42 in Verbindung mit Artikel 27 ff. der Richtlinie (EU) 2016/797,
  - b) bestimmten Stellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 42 in Verbindung mit Artikel 45 der Richtlinie (EU) 2016/797 und
2. die Aufgabe der Anerkennungsstelle von Bewertungsstellen im Sinne des Artikels 7 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6; L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

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

- b) Absatz 1e Satz 1 wird wie folgt geändert:
  - aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „und die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen“ durch die Wörter „, die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen und die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 im übergeordneten Netz“ ersetzt.
  - bb) In den Nummern 1, 5 und 7 werden jeweils die Wörter „der Europäischen Gemeinschaften oder“ gestrichen.
  - cc) Nach Nummer 1 werden die folgenden Nummern 1a und 1b eingefügt:
    - „1a. die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen nach Artikel 21 Absatz 8 und Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797;
    - 1b. im Fall der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen oder einer Fahrzeugtypgenehmigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Bewertung, ob der Antragsteller die einschlägigen nationalen technischen Vorschriften erfüllt;“.
  - dd) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
    - „2. die Erteilung von
      - a) einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/798,
      - b) Sicherheitsgenehmigungen sowie
      - c) Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen;“.

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

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

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

6. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Ist der Verpflichtete Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellt hat, und stellt die Sicherheitsbehörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, hat sie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich über die Feststellungen und die getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.“

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

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

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

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

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

8. § 7a wird wie folgt geändert:

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

b) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 4 Satz 1“ gestrichen.

bb) In Nummer 2 werden nach der Angabe „Richtlinie 2004/49/EG“ die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahr-

wegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44; L 220 vom 21.6.2004, S. 16; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9) geändert worden ist, und, soweit erforderlich, zusätzliche nationale Bescheinigung“ eingefügt.

- c) Die Absätze 2 und 3 bis 8 werden aufgehoben.
  - d) Der Absatz 2a wird Absatz 2.
9. § 7b wird aufgehoben.
10. § 7c wird wie folgt geändert:
- a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
  - b) Die Absätze 2 bis 4 werden aufgehoben.
11. § 7g wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
    - „(1a) Wer als für die Instandhaltung zuständige Stelle
    - 1. Eisenbahnfahrzeuge, die auf dem übergeordneten Netz verkehren, instand halten will und
    - 2. in Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) xxx<sup>)</sup> aufgezählt ist,bedarf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach Artikel 7 der Durchführungsverordnung (EU) xxx. Satz 1 gilt nicht für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nur für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden.“
  - b) In Absatz 2 werden nach der Angabe „Verordnung (EU) Nr. 445/2011“ die Wörter „der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011. S. 22)“ eingefügt.
  - c) Absatz 2a wird wie folgt gefasst:
    - „(2a) Die Sicherheitsbehörde befreit auf Antrag die für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, zuständigen Stellen für bis zu fünf Jahre vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Mit der Befreiung sind Ausnahmen zur Registrierung dieser Fahrzeuge zu treffen, soweit es die Bestimmung und Zertifizierung der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen betrifft. § 4a bleibt mit Ausnahme seines Absatzes 3 Satz 3 unberührt.“
  - d) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:
    - „(3a) Eine Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen kann nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) xxx beantragen, wer nach Artikel 14 Absatz 3

---

<sup>)</sup> Die Durchführungsverordnung (EU) xxx über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen wird in Kürze verkündet.

Satz 1 Buchstabe b bis d der Richtlinie (EU) 2016/798 die Funktionen oder Teile davon wahrnehmen will.“

12. § 25a wird aufgehoben.

13. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

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

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

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

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

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

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

b) Absatz 7 wird aufgehoben.

c) Absatz 7a wird Absatz 7 und in Nummer 1 werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44)“ gestrichen.

14. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 7a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1“ durch die Wörter „§ 7a Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.

b) Nummer 2a wird aufgehoben.

c) In Nummer 2b wird die Angabe „Abs. 1 Satz 1“ gestrichen.

d) In Nummer 2f werden nach der Angabe „Satz 1“ die Wörter „oder nach Absatz 1a Satz 1“ eingefügt.

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

16. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 5 und 5a werden aufgehoben.

b) Der Absatz 5b wird Absatz 5.



- c) Der Absatz 5c wird Absatz 6 und in Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1“ gestrichen.
- d) Der Absatz 5d wird Absatz 6a und Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Soweit eine Sicherheitsbescheinigung, die nach § 14 Absatz 7 in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung erteilt worden ist, ergänzt, geändert oder aus anderen Gründen erneuert werden muss, ist unverzüglich eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 oder eine nationale Bescheinigung nach § 7a Absatz 4 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung zu beantragen.“
- e) Die Absätze 5e und 5f werden aufgehoben.
- f) Nach Absatz 6a werden folgende Absätze 6b und 6c eingefügt:

„(6b) Sicherheitsbescheinigungen, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2020 erteilt worden sind, sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

(6c) § 7g Absatz 1a ist ab dem ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens der Durchführungsverordnung (EU) xxx<sup>1)</sup> sowie der Jahreszahl des dritten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] anzuwenden für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die bislang nicht der Zertifizierungspflicht nach § 7g Absatz 1 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung unterlagen. Im Übrigen sind § 7g Absatz 1a und Absatz 3a ab dem ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens der Durchführungsverordnung (EU) xxx sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] anzuwenden.“

## Artikel 2

### Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

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

1. In § 3 Absatz 1a werden die Wörter „der Europäischen Gemeinschaften oder“ gestrichen.
2. § 9 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „nationalen Sicherheitsbehörden im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)“ durch das Wort „Sicherheitsbehörde“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „nationalen“ und „nationale“ gestrichen.

---

<sup>1)</sup> Durchführungsverordnung über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen, ist noch nicht verkündet.

## **Artikel 3**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 16. Juni 2020 in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(3) § 7g Absatz 1, 2 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, tritt am ... [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens der Durchführungsverordnung (EU) xxx sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] außer Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz sind redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

### **III. Alternativen**

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

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

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

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

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

### **VI. Gesetzesfolgen**

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

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

#### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt: Durch die Angleichung an die europäischen Vorschriften wird ein weiterer Beitrag geleistet, einen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Dieser führt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb und somit zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn. Ziel der Umsetzung ist, noch bestehende administrative und technische Barrieren weiter abzubauen, insbesondere durch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts und von Interoperabilitätsvorschriften. Ziel ist, die Konkurrenzfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors zu verbessern. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

### 4. Erfüllungsaufwand

#### 4.1. Für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

#### 4.2. Für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund xxx Euro<sup>5)</sup> jährlich.

#### 4.3. Für die Verwaltung

Dem Bund entsteht ein Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 110 000 €<sup>6)</sup> jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich um Personalaufwand. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 1,6 Stellen im gehobenen Dienst (107 957,50 € : 43,40 €/h : (8 h x 200 Arbeitstage)). Der Mehrbedarf soll finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Für die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen durch das Eisenbahn-Bundesamt werden kostendeckende Gebühren erhoben.

<b>Unterrichtung der Eisenbahnagentur bei schwerwiegendem Sicherheitsrisiko</b>					
<b>§ 5a Absatz 2 Satz 2 AEG</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	5	1 193,50 €			

**Erläuterungen:**

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

<sup>5)</sup> Der Erfüllungsaufwand ist im Hinblick auf die Ausweitung der Zertifizierungspflicht von für die Instandhaltung von Güterwagen hinaus zuständigen Stellen noch zu ergänzen. Eine Schätzung war aus folgenden Gründen noch nicht möglich: Die Gesamtzahl der neu zu zertifizierenden Stellen für die Instandhaltung ist unklar. Es ist anzunehmen, dass die Summe der derzeit zuständigen Stellen für die Instandhaltung nach Bekanntwerden der EU-Durchführungsverordnung zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen durch Organisationsänderungen oder Aufgabe sinken könnte. Daher ist es erforderlich, den Eisenbahnsektor hierzu zu konsultieren. Dies erfolgt im Rahmen der Verbändeanhörung.

<sup>6)</sup> Beim Eisenbahn-Bundesamt kommt wegen weiterer Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen noch zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Betracht. Der Erfüllungsaufwand ist aber abhängig von der Anzahl der zu zertifizierenden Stellen. Zudem kann nicht eingeschätzt werden, welcher Anteil davon die Zertifizierung beim Eisenbahn-Bundesamt durchführen lassen wird (Es besteht nämlich die freie Wahl der Zertifizierungsstelle). Deswegen muss auch hierfür die Abfrage im Rahmen der Verbändeanhörung abgewartet werden.

ren Unfall führen kann.

Dabei ist anhand der Fallzahlen aus den vergangenen Jahren insgesamt von 15 Feststellungen im Jahr auszugehen. Es wird davon ausgegangen, dass in Zukunft 35 Prozent aller Sicherheitsbescheinigungen von in Deutschland fahrenden EVU von der Agentur ausgestellt werden. Überträgt man dieses Verhältnis auf die Gesamtzahl der Feststellungen von schwerwiegenden Sicherheitsrisiken, ist davon auszugehen, dass im Jahr etwa 5 Fälle an die Agentur zu melden sind.

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

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

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

**Unterrichtung der Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei sicherheitsrelevanten Feststellungen und Maßnahmen**

§ 5a Absatz 2a Satz 1 AEG	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	312	66 241,20 €			

**Erläuterungen:**

Im neuen § 5a Absatz 2a Satz 1 AEG ist vorgesehen, dass das EBA zur Koordinierung der Aufsichtstätigkeiten mit Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union sicherzustellen hat, dass die betroffenen Sicherheitsbehörden über seine sicherheitsrelevanten Feststellungen und Maßnahmen in Bezug auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auch in anderen Mitgliedstaaten tätig sind, rechtzeitig unterrichtet werden.

Zunächst ist unabhängig von den konkreten sicherheitsrelevanten Feststellungen im Einzelfall eine monatliche Prüfung aufgrund der häufigen Änderungen der Aktionsgebiete einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen in welchen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union verkehren. Da diese Prüfung monatlich erfolgt, sind 12 Fälle jährlich anzusetzen. Für die Prüfung muss mit

einem Aufwand von drei Stunden gerechnet werden, der sich aus der Abfrage des Portals bei der Agentur und der internen Einpflege und Weitergabe der abgefragten Informationen zusammensetzt. Diese Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den mittleren Dienst durchzuführen sein. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den mittleren Dienst 31,70 € pro Stunde. Hieraus ergibt sich folgender Erfüllungsaufwand: (3 h x 31,70 €/h) x 12 Fälle = 1 141,20 €.

Für die Koordinierung mit anderen Sicherheitsbehörden selbst ist zunächst von 60 international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (35 im Ausland tätige deutsche EVU und 25 im Inland tätige ausländische EVU) und 29 betroffenen Mitgliedstaaten und sonstigen Betroffenen (inkl. Schweiz, Norwegen und Channel Tunnel) auszugehen. Die Zahl der Adressaten der Meldung hat nur untergeordneten Einfluss auf den erforderlichen Zeitaufwand, so dass die Fallzahl auf international tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen bezogen maßgeblich ist. Erfahrungsgemäß kann hier von etwa 5 erforderlichen Meldungen pro Eisenbahnverkehrsunternehmen pro Jahr ausgegangen werden. Damit ergibt sich jährlich eine Fallzahl von ca. 300 Meldungen (5 Meldungen pro Eisenbahnverkehrsunternehmen bei 60 betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen).

Die Koordinierungstätigkeit wird voraussichtlich je betroffenem Eisenbahnverkehrsunternehmen einen geschätzten Jahresaufwand von ca. 5 Stunden in Anspruch nehmen. Dieser setzt sich zusammen aus der Prüfung, ob eine Feststellung überhaupt ein auch in einem anderen Mitgliedsstaat agierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen betrifft (15 Minuten), dem Aufbereiten der Meldung über Feststellungen und Maßnahmen (3 Stunden), dem Ausführen der Meldung (15 Minuten) und, soweit erforderlich, der weiteren Koordinierung und Absprache mit den Adressaten der Meldung (durchschnittlich ca. 1,5 Stunden). Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 € pro Stunde. Hieraus errechnet sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt: (5 h x 43,40 €/h) x 300 Fälle = 65 100 €.

Insgesamt beträgt der Aufwand für die Abfrage im Portal und die Koordinierungstätigkeit 66 241,20 €.

<b>Erstellung von gemeinsamen Aufsichtsplänen mit Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union</b>					
<b>§ 5a Absatz 2a Satz 2 AEG</b>	<b>Fälle</b>	<b>Personalaufwand</b>		<b>Sachaufwand</b>	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	60	41 664 €			

**Erläuterungen:**

Gemäß § 5a Absatz 2a Satz 2 AEG hat das EBA die Aufgabe, die Überwachung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit anderen betroffenen Mitgliedstaaten abzustimmen. Dazu wird das EBA einen gemeinsamen Aufsichtsplan mit Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufstellen. Bei einer Zahl von ca. 60 international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (s.o. die Erläuterungen zu § 5a Absatz 2a Satz 1 AEG) sind 60 gemeinsame Aufsichtspläne zu erstellen. Für die Aufstellung eines

solchen Aufsichtsplans ist jährlich von einem Zeitaufwand von 16 Stunden auszugehen. Dieser setzt sich zusammen aus 12 Stunden für die Abstimmung eines gemeinsamen Überwachungsplans und 4 Stunden für die unterjährige Dokumentation und Kommunikation mit anderen Sicherheitsbehörden. Die Arbeiten werden durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt (43,40 € pro Stunde als Standardlohnkostensatz nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst). Daraus ergibt sich folgende Berechnung: (16 h x 43,40 €/h) x 60 Fälle = 41 664 €.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für Länder und Kommunen.

## **5. Weitere Kosten**

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

## **VII. Befristung; Evaluierung**

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

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

## **B. Besonderer Teil**

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

#### **Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 22)**

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

#### **Zu Nummer 2 (§ 4)**

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

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

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

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

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

Der Absatz wurde redaktionell überarbeitet. Artikel 9 der Richtlinie 2004/49/EG wurde durch Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 neu gefasst. Deshalb wurde der Verweis ge-



ändert. Inhaltlich entsprechen die Absätze 2 und 3 des Artikels 9 der Richtlinie 2004/49/EG den Absätzen 2 bis 5 des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2016/798.

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

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

Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die in den Anwendungsbereich des EU-Rechts fallen, müssen das Instandhaltungssystem nach Artikel 14 Absatz 3 Satz 1 bis 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 einrichten. In Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 werden die Funktionen des Instandhaltungssystems für Eisenbahnfahrzeuge beschrieben. Die Beschreibung entspricht im Wesentlichen der Beschreibung in Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007. Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/798 enthält darüber hinaus eine Beschreibung der Anforderungen an die Instandhaltungstätigkeiten. Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 zum Instandhaltungssystem gilt für alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die EU-Recht anwenden müssen. Die Stellen, die nicht in den Anwendungsbereich des EU-Rechts fallen, müssen in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festlegen.

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

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

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

### **Zu Nummer 5 (§ 5)**

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

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

Maßgebliches Recht für die benannten Stellen ist seit dem Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon das Recht der Europäischen Union.

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

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

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

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

Maßgebliches Recht für die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme und Teilen von diesen, für das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten und für das Fahrzeugeinstellungsregister ist seit dem Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon das Recht der Europäischen Union.

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

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

Ist die Eisenbahnagentur für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen zuständig, so prüft das Eisenbahn-Bundesamt, ob die einschlägigen nationalen technischen Vorschriften vom Antragsteller eingehalten werden (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1b). Die Einzelheiten ergeben sich aus der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 und dem Anwendungsleitfaden der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.

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

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

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

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

Die Nummerierung des vormaligen Absatzes 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b wurde angepasst. Diese Zuständigkeit entspricht Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe l der Richtlinie (EU) 2016/798.

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

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

Bund die Zuständigkeit hierfür zugewiesen. Diese Zuständigkeitsregel setzt Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

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

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

#### **Zu Nummer 6 (§ 5a)**

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

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

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

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

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

Gemäß Artikel 17 Absatz 9 Unterabsatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 können die Sicherheitsbehörden einen gemeinsamen Aufsichtsplan aufstellen, um abzusichern, dass die Aufsicht in ausreichendem Umfang gewährleistet ist und dass Doppelinspektionen und

-audits vermieden werden. Dieser Weg, der nach pflichtgemäßem Ermessen durch Verwaltungsvereinbarungen mit den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten gegangen werden kann, ist Gegenstand von Satz 2.

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

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

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

#### **Zu Nummer 7 (§ 5b Absatz 1)**

Das Vollzitat der Richtlinie (EU) 2018/798 ist bereits im neuen § 2 Absatz 22 enthalten und ist daher in § 5b zu streichen.

#### **Zu Nummer 8 (§ 7a)**

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

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

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

##### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 7a Absatz 1 Satz 1 einleitender Satzteil)**

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

##### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 7a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)**

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

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

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

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

### **Zu Buchstabe d (§ 7a Absatz 2)**

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

### **Zu Nummer 9 (§ 7b)**

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

### **Zu Nummer 10 (§ 7c)**

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

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

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

Die Absätze 2 bis 4 finden sich in der zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets neu zu fassenden Eisenbahn-Sicherheitsverordnung wieder. Sie werden aufgehoben, weil zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 Ergänzungen der Verfahrensvorschriften nötig sind, die eine Regelung in § 7c unübersichtlich gemacht hätten.

### **Zu Nummer 11 (§ 7g)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 7g Absatz 1a)**

Eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen die Stellen, die für die Instandhaltung von auf dem übergeordneten Netz verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen zuständig sind und die unter den Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) xxx fallen. Hierbei handelt es sich um für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stellen sowie um Eisenbahnen, die Eisenbahnfahrzeuge instand halten, die nicht ausschließlich unter ihrem Regime betrieben werden. Die Erteilung einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung richtet sich nach der Durchführungsverordnung (EU) xxx. Die Anforderungen an die Erteilung und das Verfahren sind in der Durchführungsverordnung (EU) xxx geregelt. Der bisherige Absatz 2 wird zukünftig nicht benötigt. Nach Artikel 17 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) xxx ist diese Verordnung erst ein Jahr nach deren Inkrafttreten anwendbar, deshalb ist die bisherige Verordnung (EU) Nr. 445/2011 bis zu diesem Zeitpunkt noch in Kraft (vgl. Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) xxx). Aus diesem Grund kann Absatz 1 auch noch nicht aufgehoben werden.

### **Zu Buchstabe b (§ 7g Absatz 2)**

Da das Vollzitat der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 nicht mehr in § 4a enthalten ist, musste es an dieser Stelle eingefügt werden. Da – wie bereits erwähnt – die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 nach Artikel 16 Unterabsatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) xxx noch ein Jahr nach Inkrafttreten der Durchführungsverordnung in Kraft ist, ist bis dahin Absatz 2 beizubehalten.

### **Zu Buchstabe c (§ 7g Absatz 2a)**

Im Hinblick auf die neue Durchführungsverordnung (EU) xxx wird die Regelung weiter gefasst und bezieht allgemein Eisenbahnfahrzeuge ein. Bis zur Anwendbarkeit der neuen Durchführungsverordnung bezieht sich die Regelung weiterhin nur auf Güterwagen. § 4a Absatz 3 ist neu gefasst. Er regelt für alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen, wie das Instandhaltungssystem auszugestaltet ist. Deshalb darf die Anwendung des § 4a Absatz 3 nicht in Gänze für militärisches Gerät ausgeschlossen werden. Bislang galt dieser Absatz nur für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen. § 4a Absatz 3 Satz 3 über die Ausgestaltung des Instandhaltungssystems nach dem EU-Recht muss nicht angewendet werden.

### **Zu Buchstabe d (§ 7g Absatz 3a)**

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

### **Zu Nummer 12 (§ 25a)**

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

### **Zu Nummer 13 (§ 26)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 26 Absatz 1 Satz 1)**

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

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

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

Die Verweise auf § 5 Absatz 1e werden aktualisiert.

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

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

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

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

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

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

### **Zu Buchstabe b (§ 26 Absatz 7 (alt))**

Da die Richtlinie 2008/57/EG mit Wirkung vom 16.06.2020 aufgehoben wird, kann diese Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Rechtsverordnungen, die auf die erwähnte Richtlinie verweist, aufgehoben werden.

### **Zu Buchstabe c (§ 26 Absatz 7)**

Wegen der Streichung des Absatzes 7 wird die Absatznummerierung angepasst. Das Vollzitat der Richtlinie (EU) 2016/797 ist bereits in § 4b Absatz 1 enthalten und ist daher an dieser Stelle zu streichen.

### **Zu Nummer 14 (§ 28 Absatz 1)**

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

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

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

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

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

Da die Absatzzählung in § 7c aufgehoben wird, ist der Bußgeldtatbestand des § 28 Absatz 1 Nummer 2b entsprechend redaktionell anzupassen.

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

Die Pflicht, eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung vorzuweisen, ergibt sich über § 7g Absatz 1 aus der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und zukünftig – wenn die neue Durchführungsverordnung (EU) xxx anwendbar ist – über § 7g Absatz 1a aus dieser neuen Verordnung.

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

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

### **Zu Nummer 16 (§ 38)**

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

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

#### **Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 5)**

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

#### **Zu Buchstabe c (§ 38 Absatz 6)**

Da Absatz 6 im Rechtsbereinigungsgesetz aufgehoben wird, wird der bisherige Absatz 5c Absatz 6. Als Folgeänderung von § 7c wird der Verweis auf Absatz 1 gestrichen.

#### **Zu Buchstabe d (§ 38 Absatz 6a)**

Der bisherige Absatz 5d wird Absatz 6a. Da noch Verfahren nach diesem Absatz nicht abgeschlossen sind, ist die Formulierung anzupassen.

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

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

#### **Zu Buchstabe f (§ 38 Absatz 6b und 6c)**

Mit § 38 Absatz 6b wird Artikel 31 Absatz 2 und 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Artikel 31 Absatz 2 enthält eine Übergangsvorschrift für Sicherheitsbescheinigungen, die gemäß der abgelösten Richtlinie 2004/49/EG zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2016/798 und dem Inkrafttreten der nationalen Umsetzungsrechtsakte zum 16. Juni 2019 erteilt werden. Diese Sicherheitsbescheinigungen mit den nationalen Bescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig. Gemäß Artikel 31 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 können Sicherheitsbescheinigungen bis zum 16. Juni 2020 weiterhin von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden, wenn der spätere Umsetzungstermin notifiziert wurde. Die Bundesrepublik Deutschland hat den späteren Umsetzungstermin notifiziert. Die Gültigkeit der bis zu diesem Datum erteilten Sicherheitsbescheinigungen verschiebt sich entsprechend über den Stichtag hinaus.

Absatz 6c enthält Übergangsregelungen betreffend die neue Durchführungsverordnung (EU) xxx, die aus Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 17 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) xxx zu entnehmen sind. Sie legen somit fest, wann § 7g Absatz 1a und Absatz 3a anzuwenden ist.

### **Zu Artikel 2 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 1a)**

Maßgebliches Recht für die Sicherheitsbehörde ist seit dem Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon das Recht der Europäischen Union.



## **Zu Nummer 2 (§ 9)**

### **Zu Buchstabe a (§ 9 Absatz 1 Satz 1)**

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

### **Zu Buchstabe b (§ 9 Absatz 2 Satz 2)**

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

## **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

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

Die Vorschriften über die Konformitätsbewertungsstellen treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Absatz 3 legt fest, dass § 7g Absatz 1, 2 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ein Jahr nach Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) xxx außer Kraft tritt.

## Anlage zur Begründung

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

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