

Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Entwurf der 14. Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

I. Zu Artikel 1 - Änderung der EUV

Zu § 2 Abs. 2 EUV

In Satz 2 sollten nach „In den übrigen Fällen“ zur Klarstellung die Worte „gefährlicher Ereignisse i.S.v. § 5b Abs. 1 AEG“ ergänzt werden.

Zu § 2 Abs. 3 EUV

In Satz 1 sollten nach „sämtliche“ die Worte „ihnen bekannte“ ergänzt werden. Begründung: Nicht alle gefährlichen Ereignisse nach Richtlinie (EU) 2016/798 werden den EVU oder auch dem Betreiber der Bahnhöfe direkt bekannt. Ohne hinreichende Kenntnis der maßgeblichen Informationen kann aber keine (ordnungsgeldbewährte) Meldepflicht bestehen.

Satz 2 wirft die Frage auf, ob hier auf die in der bisherigen (und ggf. anzupassende) Allgemeinverfügung der BEU zur Meldung gefährlicher Ereignisse Bezug genommen wird und welche Bedeutung der Allgemeinverfügung in Zukunft in Abgrenzung zur Anlage der Verordnung noch zukommt. Hier ist dringend eine Klarstellung, zumindest in der Begründung, geboten. Wir halten die Definitionen und Konkretisierungen der gefährlichen Ereignisse in der Allgemeinverfügung der Untersuchungsstelle in jedem Fall weiterhin für hilfreich und erforderlich.

Auch in Bezug auf Satz 3 stellt sich die Frage, wie sich diese Vorgabe zur Aktualisierung einer Meldung zum bisherigen Meldeverfahren nach der Allgemeinverfügung der BEU verhält. Das bisherige Meldeverfahren umfasst drei Arten der Meldung (Sofort-, Tages- und Ergänzungsmeldung). Mit der Ergänzungsmeldung (bis 72 h nach Ereigniseintritt) ist das Meldeverfahren heute abgeschlossen. Die Formulierung in Satz 3 „und auf dem neuesten Stand zu halten“ lässt aber eher auf eine ständige Aktualisierungspflicht ohne zeitliche Begrenzung schließen. Im Übrigen halten wir diese Formulierung „auf dem neuesten Stand halten“ auch für zu unbestimmt, um die konkrete Verpflichtung der Eisenbahnen zu beschreiben. Eine so weitgehende Verpflichtung ist auch EU-rechtlich nicht gefordert. Wir regen deshalb an, stattdessen die Formulierung aus Art. 22 Abs. 3 Satz 2 der RL (EU) 2017/798 zu verwenden, die lautet: „Diese Meldung wird ggf. aktualisiert, sobald fehlende Informationen verfügbar sind.“

Zu § 5 Abs. 4 Nr. 2 EUV

Zu den Schlussfolgerungen der Untersuchungsstelle sollte weiterhin Stellung genommen werden können. In der Vergangenheit war dies hinsichtlich der Auswirkungen von Sicherheitsempfehlungen auf die Leichtigkeit des Eisenbahnbetriebs von großer Bedeutung.

Zu § 8 EUV neu (Ordnungswidrigkeiten)

Die Neuformulierung wird in Gänze als kritisch angesehen. Wir halten die vorgesehene Verschärfung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes für unverhältnismäßig und schlagen vor, es bei der bisherigen Formulierung zu belassen. Zur Begründung der Verschärfung wird im Verordnungsentwurf angeführt, dass ohne die entsprechenden Ordnungswidrigkeitentatbestände die BEU ihre Aufgaben nicht erfüllen könne. Eine solche Annahme wird aus unserer Sicht durch die bisherige Praxis in keiner Weise gestützt. Auch aus den EU-rechtlichen Vorgaben

ergibt sich keine Verpflichtung des nationalen Gesetzgebers, hier eine derartige Verschärfung im Hinblick auf den Ordnungswidrigkeitentatbestand vorzunehmen.

Zur Anlage zu § 2 Absatz 3 EUV (neu)

In Bezug auf die Anlage ist nicht klar, wie sich diese Regelungen zur bisherigen Allgemeinverfügung der Untersuchungsstelle verhalten. Wir bitten um Klarstellung.

In Bezug auf die DB Station& Service ist der Umfang für den Meldungsinhalt (zusätzliche Angaben für EIU) unverhältnismäßig und teilweise nicht möglich zu melden, da einige Information der DB Station&Service AG nicht vorliegen bzw. Anlagen anderer Infrastrukturunternehmen betreffen.

Sonstiges

Die Einführung des neuen Meldeverfahrens ist für die bisher nicht betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufwendig. Es sind neue Prozesse einzuführen und die beteiligten Mitarbeiter (allein z.B. bei DB Cargo ca. 100 Mitarbeiter) entsprechend zu schulen. Deshalb sehen wir zwingend das Erfordernis, dass für die Einführung des neuen Verfahrens nach der EUV (und ggf. der angepassten Allgemeinverfügung der Untersuchungsstelle) ein Übergangszeitraum von mindestens einem Jahr vorgesehen wird.

I. Zu Artikel 2 der Verordnung - Änderung der ESiV

Zu § 1 ESiV

Wir weisen darauf hin, dass ggf. in diesem Gesetzgebungsverfahren eine Anpassung des § 1 ESiV an das 5. Gesetz zur Änderung des AEG erfolgen sollte.

Zu § 3 Abs. 1 Nr. 2 ESiV

Die in der Notifizierungsanzeige des Bundes vom 25. Januar 2008 genannten "Unternehmensinternen Vorschriften der Deutschen Bahn" sind zum Teil bereits in andere Quellen überführt worden. Es ist ohnehin fraglich, wie ein unternehmensinternes Regelwerk, welches nicht für den Netzzugang gegenständlich ist, zu einer "Nationalen Sicherheitsvorschrift" gezählt werden kann. Vor dem Hintergrund der hier gefassten Regelungen sollten die Sicherheitsvorschriften neu notifiziert werden und nur noch Gesetze, Verordnungen und "Sektorvorschriften" enthalten.

Zu § 6 Nr. 4 ESiV

Gemäß § 6 Nr. 4 sollen im Sicherheitsbericht an das EBA Angaben zu Mängeln und Störungen im Eisenbahnbetrieb, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war und die infolgedessen ergriffenen Maßnahmen im Rahmen des Sicherheitsberichtes gemacht werden. Laut der Begründung zum Verordnungsentwurf ist Sinn und Zweck dieser Regelung eine zielgerichtete Information der Sicherheitsbehörde über sicherheitsrelevante Ereignisse. Wir möchten an dieser Stelle nur anmerken, dass wir auch auf Grund dieser Daten, die zukünftig im Sicherheitsbericht enthalten sein werden, die vom EBA am 28.12.2017 (geändert durch Bescheid vom 17.04.2018) erlassene Allgemeinverfügung zur Quartalsmeldung für nicht erforderlich und unverhältnismäßig halten.
