

T (-----)
F (-----)
E (-----)

Entwurf einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (Stand: 12.03.2019)

Ihr Zeichen: E 14/5166.2/2 | Ihre Nachricht vom: 07.03.2019 (E-Mail vom 13.03.2019)
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrter
sehr geehrte

wir bestätigen dankend den Erhalt Ihres Schreibens vom 07.03.2019, hier eingegangen per E-Mail am 13.03.2019. Gerne nehmen wir zu dem Entwurf einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nach dem Stand vom 12.03.2019 wie folgt Stellung:

Zum Vorblatt, C. Alternativen:

Im Vorblatt heißt es unter „C. Alternativen“:

„Durch die Änderungen des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden Anpassungen an den Übergangsvorschriften der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erforderlich. Die Alternative wäre, eine Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung nicht vorzunehmen, mit der Folge, dass nach Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Verpflichtungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung unmittelbar gelten.“

Wir vermissen ganz wesentliche Erwägungen: Fehlende Übergangsvorschriften hätten zur Folge, dass Triebfahrzeugführer schlagartig unter den Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung fielen und – mangels Fahrberechtigung – ebenso schlagartig ihren Beruf nicht mehr ausüben könnten. Sie müssten zudem – da keine Umschreibung von Führerscheinen vorgesehen wäre – nach erneuter Ausbildung eine Prüfung nach der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung erfolgreich ablegen, um eine Fahrberechtigung zu erhalten. Es handelte sich mithin um einen gravierenden Eingriff in die Berufsfreiheit und damit um einen grundrechtsrelevanten Eingriff nach Artikel 12 GG. Wir regen an, dies zu ergänzen.

1. April 2019

Wir lieben
EUROPA

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

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)
Jochim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Die vorstehenden Erwägungen werden namentlich relevant für den Zeitraum vom Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes am 29.03.2019 bis zum Inkrafttreten der Vierzehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (siehe dazu unsere Ausführungen „Zu § 21 Abs. 3 TfV-E“ a. E.).

Zu § 2 Abs. 2 Satz 1 EUV-E:

Wir regen an, die Wörter „im Eisenbahnbetrieb“ zu streichen. § 1 EUV stellt klar, dass diese Verordnung für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb gilt.

Zu § 3 EUV-E:

Wir regen an, zu prüfen, ob und gegebenenfalls inwieweit hier nicht auch die Zusammenarbeit mit den nationalen Untersuchungsstellen der Länder angesprochen werden sollte.

Zu § 4 Abs. 1 Satz 1 EUV:

Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 EUV sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die Unfallstelle unverzüglich zu sichern und gegen den Zutritt Unbefugter abzusperren. Soweit ersichtlich, stellt weder die Richtlinie 2004/49/EG noch die Richtlinie (EU) 2016/798 eine solche – von den Mitgliedstaaten umzusetzende – Forderung auf.

Wir haben Zweifel, ob es zu den Aufgaben eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens gehören sollte, die Unfallstelle gegen den Zutritt Unbefugter abzusperren und ob einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen dies je nach Ort, Art und Ausmaß des Unfalls rein faktisch überhaupt möglich ist. Vergleichbare Regelungen aus dem Bereich konkurrierender Verkehrsträger sind uns nicht bekannt. Nach unserem Dafürhalten handelt es sich hierbei um eine behördliche Aufgabe der Gefahrenabwehr bzw. um eine behördliche Maßnahme im Zuge der Unfalluntersuchung aus Gründen der Eisenbahnsicherheit, gegebenenfalls auch aus Gründen der Strafverfolgung.

Den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollte allenfalls abverlangt werden können, im Rahmen ihres Notfallmanagements die zuständigen (behördlichen) Stellen unverzüglich zu benachrichtigen. Wir regen daher an, in § 4 Abs. 1 Satz 1 EUV die Wörter „und gegen den Zutritt Unbefugter abzusperren“ zu streichen.

Alternativ regen wir an, wie folgt zu formulieren:

„Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, unverzüglich die Sicherung und Absperrung der Unfallstelle zu veranlassen.“

Die Begründung sollte Ausführungen dazu enthalten, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihrer Pflicht genügen, wenn sie im Rahmen ihres Notfallmanagements die zuständigen Behörden benachrichtigen.

Zu § 5 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 EUV-E:

Artikel 23 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 nennt als eisenbahnspezifische Behörden, die sich zu der Untersuchung äußern können, ledig-

lich die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur. Die Vorschrift wird der föderalen Struktur der Bundesrepublik Deutschland nicht gerecht. Wir regen daher an, § 5 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 EUV-E um die Eisenbahnaufsichtsbehörden – namentlich der Länder – zu ergänzen.

Zu § 5 Abs. 5 Satz 1 EUV-E:

Wir regen an, die Angabe „Absatz 1“ durch die Angabe „Absatz 2“ zu ersetzen.

Zu § 6 Abs. 1 Satz 1 EUV-E:

Unter Hinweis auf die Begründung (Seite 21) regen wir an, den Änderungsbefehl wie folgt zu fassen:

„In Satz 1 werden die Wörter „___ für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ durch das Wort „___ Untersuchungsstelle“ ersetzt.“

Zu § 8 Nr. 3 EUV-E:

Aus Gründen der Rechtsklarheit regen wir an, § 4 Abs. 2 EUV vollständig zu zitieren und zu diesem Zweck nach dem Wort „Fahrzeugs“ die Wörter „ vor Freigabe durch den Untersuchungsbeauftragten“ zu ergänzen.

Zu Punkt II Nr. 1 und 2 der Anlage EUV-E:

Wir regen an, Punkt II Nr. 1 und 2 der Anlage EUV-E wie folgt zusammenzufassen:

„1. Angaben zu der Bezeichnung und Nummer der betroffenen Gleise, Weichen und Gleissperren.“

Die Nummern 3 bis 6 werden die Nummern 2 bis 5.

Zu Punkt II Nr. 4 der Anlage EUV-E:

Wir regen an, Punkt II Nr. 4 der Anlage EUV-E wie folgt zu fassen:

„4. Angaben zu der Bezeichnung und Bauform der beteiligten Stellwerke.“

Bei dem Eisenbahnunfall am 05.12.2017 in Meerbusch-Osterath beispielsweise waren mehrere unterschiedliche Stellwerke involviert.

Zu § 1 ESiV:

Wir fragen an, warum § 1 ESiV nicht geändert werden soll. Dort ist die Rede von Netzen des Regionalverkehrs und Regionalbahnen.

Zu § 3 Abs. 1 Satz 1 ESiV-E:

Wir regen an, die Angabe „S. 61“ durch die Angabe „S. 41“ zu ersetzen.

Zu § 6 Satz 2 Nr. 4 ESiV-E:

Nach § 6 Satz 2 Nr. 4 ESiV muss der Sicherheitsbericht „Angaben über gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die von der für die Untersuchung schwerer Unfälle im Eisenbahnbetrieb zuständigen Untersuchungsbehörde untersucht wurden“, enthalten. Erfasst sind mithin Unfälle.

Nach § 6 Satz 2 Nr. 4 ESiV-E muss der Sicherheitsbericht „Angaben über Mängel und Störungen im Eisenbahnbetrieb, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war“, enthalten. Ausweislich der Begründung (Seite 23) waren die Angaben zum Sicherheitsbericht nach § 6 Satz 2 Nr. 4 ESiV an Artikel 9 Abs. 4 Satz 2 Buchstabe d der Richtlinie 2004/49/EG anzupassen.

Die Richtlinie 2004/49/EG enthält ebenso wenig eine Definition des Begriffs „Mangel“, wie die Richtlinie (EU) 2016/798. Sie enthält hingegen Definitionen der Begriffe „Unfall“, „schwerer Unfall“ und „Störung“ (Artikel 3 Buchstaben k bis m der Richtlinie 2004/49/EG). Den Begriff „Mangel“ verwendet die Richtlinie (EU) 2016/798 mehrfach im Zusammenhang mit Sicherheitsrisiken, die sich noch nicht realisiert und zu einem Unfall geführt haben, also im rein präventiven Sinne.

Wenn nun der europäische Gesetzgeber in Artikel 9 Abs. 4 Satz 2 Buchstabe d der Richtlinie 2004/49/EG ganz bewusst nicht auf seine eigene Nomenklatur (Artikel 3 Buchstaben k und l der Richtlinie 2004/49/EG) zurückgreift, kann daraus geschlossen werden, dass er Angaben zu Unfällen im Sicherheitsbericht für entbehrlich hält und dort neben Störungen lediglich noch sonstige sicherheitsrelevante Mängel aufgeführt wissen möchte, die möglicherweise zu einem Unfall führen könnten. Anderenfalls hätte er sich seiner eigenen Nomenklatur bedienen können und müssen.

Vor diesem Hintergrund regen wir aus gegebenem Anlass – es sind hierzu bereits Irritationen aufgetreten – an, in der Begründung zu § 6 Satz 2 Nr. 4 ESiV-E ausdrücklich klarzustellen, dass Unfälle im Sicherheitsbericht keiner Erwähnung mehr bedürfen.

Zu § 1 Abs. 2 TfV-E:

Wir regen an, den zweiten Teil des Änderungsbefehls wie folgt zu fassen:

„... durch die Wörter „nach Anlage 2 _____ Nummer 2 Satz 1 Buchstabe e und f des Eisenbahnregulierungsgesetzes“ ersetzt.“

Zu § 21 Abs. 3 TfV-E:

§ 21 Abs. 3 TfV-E legt notwendige Übergangszeiträume für den Wechsel von der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen auf die Triebfahrzeugführerscheinverordnung fest. Anknüpfungspunkt ist das Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (5. AEG-ÄndG). Ein solches Vorgehen entspricht der Üblichkeit, wird hier aber den Besonderheiten des 5. AEG-ÄndG nicht gerecht:

Gemäß § 2c Abs. 2 Satz 1 AEG bedarf es einer (behördlichen) Entscheidung über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege zu dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b AEG. Die nach § 5 Abs. 1a AEG zuständige Behörde entscheidet innerhalb von

sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Vorschrift, bei Neubau sechs Monate nach Betriebsaufnahme über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege zu dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b AEG. Sie übermittelt unverzüglich dem betroffenen Betreiber eine Entscheidung, welche die dem übergeordneten Netz zugeordnete Eisenbahninfrastruktur beschreibt (§ 2c Abs. 2 Satz 2 AEG). Bei Änderungen der Umstände, die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend waren, entscheidet die Behörde erneut über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz (§ 2c Abs. 3 AEG). Es handelt sich jeweils um Verwaltungsakte, gegen die Widerspruch und Anfechtungsklage zulässig sind.

Erst nach Bestandskraft der behördlichen Entscheidung – die bei Ausschöpfen des Rechtsweges erst nach Jahren eintreten oder eben nicht eintreten kann – herrscht Klarheit darüber, ob eine Sicherheitsgenehmigung für den betroffenen Betreiber der Schienenwege sowie eine Sicherheitsbescheinigung für die auf seiner Infrastruktur verkehrenden Zugangsberechtigten erforderlich sind und als Folge die Triebfahrzeugführerscheinverordnung überhaupt zur Anwendung gelangt. Als Anknüpfungspunkt für den Beginn eines Übergangszeitraums kommt daher jeweils nur der Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Zuordnung (so § 38 Abs. 5c Satz 1 AEG) bzw. – besser – die Veröffentlichung der Entscheidung über die Zuordnung in der Liste des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 2c Abs. 5 AEG (so § 38 Abs. 5b Satz 1 AEG) in Betracht. Hierauf hatten wir als besonders zu beachten bereits in unserer als **-Anlage-** nochmals beigefügten Stellungnahme vom 12.01.2017 (dort auf Seite 33) hingewiesen.

Wir bitten dringend, § 21 Abs. 3 TfV-E entsprechend anzupassen. Der jetzige Regelungsgehalt genügt den Besonderheiten des 5. AEG-ÄndG nicht und ist daher aus Sicht der Betroffenen nicht akzeptabel. Die vorgesehenen Übergangszeiträume stehen – bedingt durch die sechsmonatige Entscheidungsfrist der Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie mögliche Widerspruchs- bzw. Klageverfahren – de facto ganz oder teilweise nicht (mehr) zur Verfügung. In diesem Sinne „verlorene Zeit“ ist des Weiteren die Zeit, die noch verstreichen wird, bis die Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften in Kraft tritt. Schließlich muss Triebfahrzeugführern und Unternehmern auch im Falle einer erneuten Entscheidung nach § 2c Abs. 3 AEG eine Übergangsfrist eingeräumt werden.

Wir bieten ausdrücklich unsere Mitarbeit an der Neufassung des § 21 Abs. 3 TfV-E an. Vorbereitend verweisen wir nochmals auf unsere als **-Anlage-** beigefügte Stellungnahme vom 12.01.2017 (dort auf Seite 33 ff.).

Im Übrigen gehen wir davon aus, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden für den Zeitraum vom Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes am 29.03.2019 bis zum Inkrafttreten der Vierzehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften eine Sachlage stillschweigend dulden werden, die mangels entsprechender Übergangsvorschriften (noch) nicht ganz rechtskonform ist. Auf unsere Ausführungen „Zum Vorblatt, C. Alternativen“ weisen wir hin.

Zu § 21 Abs. 3 Satz 2 TfV-E:

Aus Gründen äußerster Vorsorge regen wir an, auf die bisherige Fassung des § 21 Abs. 2 TfV zurückzugreifen und § 21 Abs. 3 Satz 2 TfV-E wie folgt zu ergänzen:

„..., dürfen ihre berufliche Tätigkeit auf Grund ihrer Erlaubnisse
und ohne Anwendung dieser Verordnung bis zum ...“

Der Entfall des in Rede stehenden Zusatzes könnte zu Missverständnissen und Diskussionen betreffend eine mögliche Geltung materieller Regelungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung führen.

Zur Begründung Seite 20, 5. Absatz:

Wir regen an, das Wort „für“ vor den Wörtern „für die Untersuchung schwerer Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde“ zu streichen.

Zur Begründung Seite 20, letzter Absatz:

Wir regen an, die Wörter „ist geändert in“ durch die Wörter „werden ersetzt durch“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 21, 3. Absatz:

Wir regen an, die Angabe „Satz 3“ durch die Angabe „Satzes 5“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 23, 4. Absatz:

Wir regen an, redaktionell wie folgt zu formulieren:

„Die bislang vom Wortlaut vorgesehene Einschränkung „auf gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, ...“

Abschließend kommen wir aufgrund des engen Sachzusammenhangs mit den Änderungen zur Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung und zur Eisenbahn-Sicherheitsverordnung auf die Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 28.12.2017 in der Fassung des Bescheides vom 17.04.2018 betreffend die Mitteilung von Informationen über gefährliche Ereignisse an das Eisenbahn-Bundesamt zu sprechen. Bekanntlich haben gegen die Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes ungewöhnlich viele Unternehmen Widerspruch eingelegt und zum Teil auch Klage erhoben. Wir sind der Auffassung, dass der Verordnungsgeber jetzt die Gelegenheit nutzen sollte, die streitigen Punkte auf dem Verordnungswege zu regeln, anstatt die unterschiedlichen Sichtweisen von Eisenbahnen und Eisenbahn-Bundesamt vor Gericht austragen zu lassen. Auf unser als **-Anlage-** nochmals beigefügtes Schreiben vom 10.12.2018 weisen wir hin. Auch hier bieten wir ausdrücklich unsere Mitarbeit an.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen