

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Umsetzung des europäischen Eisenbahnrechts**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche europäischen Rechtsvorschriften waren seit dem Jahr 2000 in nationales Recht umzusetzen, und durch welche Rechtsakte ist dies geschehen?
2. Welche Vorschriften des europäischen Rechts sind noch nicht in nationales Recht umgesetzt worden?
3. Ist die Umsetzung von europäischem Recht in das deutsche Recht seit dem Jahr 2000 von der EU-Kommission beanstandet worden, gab es insbesondere Verzögerungen und entsprechende Vertragsstrafenandrohungen?
4. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit?
5. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Untersuchung von Eisenbahnunfällen?
6. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Anforderungen am Eisenbahnbetriebsleiter?
7. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Anforderungen an Eisenbahnunternehmer?

8. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems?
9. Welche Sicherheitsaspekte sind vom Anpassungsbedarf im deutschen Recht betroffen?
10. Hat sich nach Einschätzung der Bundesregierung der bisherige Rechtsrahmen zur Eisenbahnsicherheit als ausreichend erwiesen?
11. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung einen Weiterentwicklungsbedarf des nationalen Eisenbahnrechts in Bezug auf Sicherheitsaspekte, die im europäischen Recht nicht vorgegeben sind?
12. Hält die Bundesregierung die zukünftige Vorlage eines Sicherheitsberichtes durch Eisenbahnen für erforderlich, und wenn ja, welche inhaltlichen Anforderungen wird die Bundesregierung an solche Sicherheitsberichte stellen?
13. Sind in der Vergangenheit bereits Sicherheitsberichte durch Eisenbahnen vorgelegt worden?
14. Welches sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Sicherheitsaspekte im Eisenbahnwesen mit der höchsten praktischen Relevanz?
15. Welche Änderungen im Untersuchungsverfahren bei Eisenbahnunfällen ergeben sich im Vergleich des bisherigen nationalen Rechts in Deutschland mit den einschlägigen europäischen Vorschriften, die noch umgesetzt werden müssen?
16. Welche Änderungen werden sich zukünftig bei der Zulassung von Fahrzeugbaureihen und Inbetriebnahmegenehmigungen der Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart ergeben?
17. Welches werden die Kriterien und Voraussetzungen für vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung sein?
18. Gibt es bereits heute Regelwerke oder bilaterale Abkommen, nach denen die Inbetriebnahme für Fahrzeuge, die bereits im Ausland zugelassen sind, genehmigt wird?
19. Welche Änderungen werden sich zukünftig in Bezug auf Umrüstung und Erneuerung von Schienenfahrzeugen bei der Genehmigung der Inbetriebnahme ergeben?
20. Welche neuen Informationspflichten werden sich für Eisenbahnunternehmen in sicherheitsrelevanten Angelegenheiten zukünftig ergeben, und welche betrieblichen Sachverhalte sind davon betroffen?
21. Wie viele regelspurige öffentliche Eisenbahnen gibt es in Deutschland?
22. Wie viele Netze des Regionalverkehrs, wie viele Regionalbahnen, und wie viele Betreiber von Serviceeinrichtungen gibt es in Deutschland?
23. Versteht die Bundesregierung unter „Sicherheitsvorschriften“ im Sinne des AEG lediglich Rechtsvorschriften oder sind davon auch betriebliche Vorschriften wie beispielsweise technische Regelwerke erfasst, und wenn ja, um welche betrieblichen Regelwerke handelt es sich dabei?
24. Um welche inhaltlichen Kriterien handelt es sich bei den „gemeinsamen Sicherheitszielen“, die im europäischen Recht für das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitssystem Langer Tunnel oder ausschließliche Güterverkehrsstrecken gelten?

25. Um welche Methoden handelt es sich bei den „gemeinsamen Sicherheitsmethoden“, welche betrieblichen Abläufe sind davon betroffen, und ist die Bundesregierung der Ansicht, dass diese Sicherheitsmethoden im europäischen Recht praxisgerecht formuliert sind?
26. Bis wann muss die Bundesregierung der EU-Kommission die in Deutschland anzuwendenden Sicherheitsvorschriften übermitteln?
27. In welcher Weise ist die Bundesregierung bisher durch die öffentlichen Eisenbahnen über die von ihnen angewendeten Sicherheitsvorschriften informiert worden?
28. Sind der Bundesregierung Beispiele für Sicherheitsvorschriften bekannt, die den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigen?
29. Welche wesentlichen Verfahrensschritte sieht das zukünftige EG-Beteiligungsverfahren bei der Einführung von neuen Sicherheitsvorschriften durch eine öffentliche Eisenbahn vor?
30. Wie viele gefährliche Ereignisse gab es auf dem Schienennetz der Eisenbahn des Bundes seit 1994, und welches sind die wesentlichen Fallgruppen dieser gefährlichen Ereignisse?
31. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bisher aus den seit 1994 festgestellten gefährlichen Ereignissen in Bezug auf die Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit gezogen?
32. Wie viele regelspurige Eisenbahnen gibt es, die der Eisenbahnaufsicht des Bundes unterliegen?
33. Welches sind die wesentlichen Ursachen von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb?
34. Wie viele schwere Unfälle auf dem Schienennetz der Eisenbahn des Bundes hat es seit 1994 gegeben, und welches sind die wichtigsten Fallgruppen von schweren Unfällen?
35. Gibt es derzeit eine bestimmte Normvorschrift für die Meldung von schweren Unfällen an die Untersuchungsbehörde?
36. Welche Informationen hält die Bundesregierung generell für die Untersuchung schwerer Unfälle für unverzichtbar?
37. Mit welchen rechtlichen Instrumentarien soll zukünftig die Sicherheitsbehörde nach Ansicht der Bundesregierung sicherstellen, dass Sicherheitsempfehlungen berücksichtigt und umgesetzt werden?
38. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Änderungen, die die Bundesregierung bei Rechtsvorschriften über die Stellung, Bestätigung und Befugnisse von Eisenbahnbetriebsleitern plant im Vergleich zur bisher geltenden Rechtslage?
39. Sollen die zukünftigen nationalen Rechtsvorschriften über die Interoperabilität im europäischen Eisenbahnsystem auch für Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen gelten, und falls nicht, aus welchen Gründen soll es eine entsprechende Ausnahme geben?
40. Sind die Begriffsbestimmungen, die zukünftig in einer Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems gelten sollen, vollständig vom europäischen Recht vorgegeben, plant die Bundesregierung Änderungen oder Erweiterungen gegenüber den europäischen Vorgaben, und welche Änderungen ergeben sich bei den zukünftigen Begriffsbestimmungen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?

41. Welches sind inhaltlich die grundlegenden Anforderungen, die vom trans-europäischen Eisenbahnsystem, seinen Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten erfüllt werden müssen?
42. Aus welcher europäischen Rechtsvorschrift ergeben sich technische Spezifikationen für die Interoperabilität, die unmittelbar ohne Umsetzung in nationales Recht anzuwenden sind?
43. Welche Ausnahmen plant die Bundesregierung bei der Anwendung von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, und beabsichtigt die Bundesregierung, den nach europäischem Recht möglichen Spielraum der Ausnahmen von der Anwendung bestimmter TSI auszuschöpfen?
44. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahr, dass durch Ausnahmen in der Anwendung von TSI für die einheitliche Weiterentwicklung der eisenbahntechnischen Systeme in Europa gefährdet wird, und sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Potentiale für Marktzutrittsbarrieren?
45. Welche Änderungen sollen sich nach den Plänen der Bundesregierung zukünftig bei der Genehmigung von Inbetriebnahmen von strukturellen Teilsystemen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ergeben?
46. Welche Änderungen sollen sich nach den Plänen der Bundesregierung zukünftig für die vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ergeben?
47. Welche Änderungen plant die Bundesregierung für die Umrüstung und Erneuerung von strukturellen Teilsystemen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?
48. Welche Änderung plant die Bundesregierung für das Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?
49. Welche Unterschiede ergeben sich zukünftig hinsichtlich der Pflichten der Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen und Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?
50. Werden die „Benannten Stellen“ bei der Tätigkeit gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Herstellern von Schienenfahrzeugen hoheitlich tätig, und welche verfahrensrechtlichen Vorschriften sind für die Tätigkeiten „Benannten Stellen“ einschlägig?

Berlin, den 16. Mai 2007

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**