

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ist in deutsches Recht umzusetzen.

Mit der Richtlinie sollen die großen Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Zertifizierung beseitigt und gleichzeitig soll der gegenwärtig hohe Sicherheitsstandard des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft erhalten werden.

Die hoheitlichen Aufgaben, die sich aus der Richtlinie ergeben, obliegen im Wesentlichen den nationalen Sicherheitsbehörden; sie können jedoch überwiegend auch auf Dritte übertragen werden.

Die materiellen Anforderungen der Richtlinie entsprechen weitgehend der VDV-Schrift 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“, die in Deutschland bislang als anerkannte Regel der Technik gilt. Diese vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) erstmals im Jahre 2002 herausgegebene Richtlinie enthält allerdings keine behördlichen Aufgaben, sondern richtet sich an die Eisenbahnen.

Die Richtlinie 2007/59/EG gilt für die Triebfahrzeugführer, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verfügen muss, oder für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das über eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG verfügen muss, führen. Zudem sieht sie ein gestuftes Verfahren vor. Bis Ende 2010 müssen insbesondere alle Triebfahrzeugführer im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. Kabotageverkehr über einen neuen Triebfahrzeugführerschein verfügen, ab Ende 2012 sind alle erstmals auszustellenden Führerscheine auf Grundlage der Richtlinie zu erteilen.

Für die restlichen vom Anwendungsbereich der Richtlinie erfassten Triebfahrzeugführer gelten die neuen Regelungen erst Ende 2017, sofern nicht das Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Analyse eine weitere Verlängerung des Übergangszeitraums durch die Europäische Kommission zulässt.

B. Lösung

Änderung des AEG zur Verankerung der Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde für die Aufgaben nach Artikel 19 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2007/59/EG, wobei die Sicherheitsbehörde die Aufgaben überwiegend auf Dritte übertragen kann:

- Erteilung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen,
- Aufforderung an die ausstellende Stelle zur Aussetzung von Bescheinigungen,
- Überwachung des Verfahrens für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern,
- Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Durchführung der Tauglichkeitsuntersuchung der Triebfahrzeugführer,
- Anerkennung von Personen und Stellen als Prüfern von Triebfahrzeugführern,
- Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters.

Die Regelungen der §§ 7d und 7e AEG zu Schulungseinrichtungen sind anzupassen.

Zudem sind die Verordnungsermächtigungen des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, 5 und 16 AEG entsprechend zu präzisieren.

Ferner ist eine Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG) erforderlich, die es dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermöglicht, bestimmte Aufgaben auf Dritte zu übertragen, sofern das Europarecht dies zulässt.

Daneben ist der Erlass einer Mantelverordnung erforderlich mit

- einer Verordnung über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (Triebfahrzeugführerscheinverordnung – TfVO),
- Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und
- Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

Vollzugsaufwand

Bund

Durch die neuen Aufgaben aus der Richtlinie entsteht ein erhöhter Verwaltungsaufwand, da es bislang in Deutschland keinen behördlichen Triebfahrzeugführerschein gibt. Dieser Aufwand fällt grundsätzlich beim zuständigen EBA an. Die Richtlinie sieht jedoch vor, dass das EBA einen Teil der Aufgaben auf Dritte übertragen kann. Umfang und Reichweite der Übertragungsmöglichkeiten werden erst mit der auf Grundlage dieses Gesetzes noch zu erlassenden Mantelverordnung festgelegt.

Der beim EBA neu entstehende Verwaltungsaufwand wird durch Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwal-

tung des Bundes gedeckt. Der Stellenbedarf des EBA wird Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2010.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Den Eisenbahnen, die eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur befahren, können zusätzliche Kosten durch die Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG entstehen. Die Gesetzesänderung enthält jedoch noch keine materiellen Regelungen. Die materiellen Anforderungen der EU-Richtlinie, die zudem weitgehend der in Deutschland bislang als anerkannte Regel der Technik geltenden, vom VDV herausgegebenen VDV-Schrift 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ entsprechen, werden erst durch die geplante Mantelverordnung umgesetzt.

Wenngleich daher eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten auf der Stufe der Gesetzesänderung noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Durch den Gesetzentwurf werden zwei neue Informationspflichten geschaffen.

Im Rahmen der Ex-ante-Schätzung ist mit jährlichen Bürokratiekosten in Höhe von 1 520 Euro und einmaligen Kosten in Höhe von 15 200 Euro zu rechnen.

§ 7d Satz 1 Nr. 2 AEG	Informationspflicht: Antrag auf Anerkennung von Prüfern
Anzahl betroffene Unternehmen	ca. 250
Häufigkeit/Periodizität	alle 5 Jahre
erwartete Mehrkosten	ca. 1 520 Euro pro Jahr (pro Fall: 1 P × 1 h × 30,4 Euro)
erwartete Kostenreduzierung	keine

§ 7d Abs. 1 Nr. 3 AEG	Informationspflicht: Antrag auf Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Untersuchung von Triebfahrzeugführern
Anzahl betroffene Unternehmen	ca. 500
Häufigkeit/Periodizität	einmalig
erwartete Mehrkosten	einmalig 15 200 Euro (pro Fall: 1 P × 1 h × 30,4 Euro)
erwartete Kostenreduzierung	keine

Es werden keine Informationspflichten für die Verwaltung sowie für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 7. April 2009

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 857. Sitzung am 3. April 2009 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Sechstes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften¹

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), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (BGBl. I S. 215) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Absatz 1e Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. die Anerkennung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung deren Tätigkeit sowie das Führen eines Registers über die Schulungseinrichtungen;“

b) In Nummer 7 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 8 angefügt:

„8. in den Fällen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung oder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen über eine Sicherheitsgenehmigung verfügen muss,

a) die Erteilung, Aussetzung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen und die Überwachung des Fortbestehens der Erteilungsvoraussetzungen;

b) die

aa) Überwachung des Verfahrens zur Erteilung von Bescheinigungen über die Infrastruktur und die Fahrzeuge, die der Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheines nutzen und führen darf (Bescheinigungen),

bb) Überwachung, ob die Erteilungsvoraussetzungen für Bescheinigungen fortbestehen, und die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen,

cc) Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Bescheinigungen;

c) das Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters;

d) die Anerkennung oder Zulassung von

aa) Ärzten und Psychologen zur Tauglichkeitsuntersuchung und

bb) Prüfern

für die Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen und Bescheinigungen und deren Überwachung sowie das Führen jeweils eines Registers hierüber.“

2. In § 5a Absatz 2 werden die Nummern 1 und 2 durch die Wörter „denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden,“ ersetzt.

3. § 7d wird wie folgt gefasst:

„§ 7d
Anerkennungen

Wer

1. Einrichtungen betreibt, in denen dem Fahr- und Zugbegleitpersonal oder sonstigem, mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Eisenbahnpersonal die erforderlichen technischen Kenntnisse über Fahrzeuge oder über Strecken, die nur mit einer Sicherheitsgenehmigung betrieben werden dürfen, die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren vermittelt werden,

2. Prüfungen für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins oder der Bescheinigung durchführt,

3. als Arzt oder Psychologe Tauglichkeitsuntersuchungen für die Erteilung, Aussetzung oder Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins durchführt oder unter seiner Aufsicht durchführen lässt,

bedarf der Anerkennung durch die zuständige Behörde nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 16 ergangenen Rechtsverordnung. Satz 1 gilt nicht für Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen nach Satz 1 Nummer 1 betreiben, wenn ihnen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist oder sie einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist.“

4. In § 7e Absatz 2 Nummer 2 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Triebfahrzeugführern und Auszubildenden nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren, sofern in diesen eine Ausbildung durchgeführt wird, die für die Erteilung des

¹ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315, S. 51).

Triebfahrzeugführerscheins oder die Ausstellung der Bescheinigung erforderlich ist.“

5. § 26 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 4 und 5 werden wie folgt gefasst:

„4. über Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins einschließlich der Überwachung des Zertifizierungsverfahrens sowie über das Führen eines Registers über Inhaber von Triebfahrzeugführerscheinen;

5. über

a) die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des Eisenbahnbetriebspersonals, dessen Ausbildung und Prüfung, einschließlich der Anerkennung von Prüfern sowie Ärzten und Psychologen, die Tauglichkeitsuntersuchungen durchführen,

b) die Einrichtung einer unabhängigen Beschwerdestelle im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der Bescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b,

c) das Führen von Registern über erteilte Bescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b und über anerkannte Personen und Stellen im Sinne des § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe d,

d) die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse, einschließlich des Verfahrens zur Erlangung von Erlaubnissen und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung;“.

b) In Nummer 9 werden nach den Wörtern „benannten Stellen“ die Wörter „, der nach § 7d anerkannten Personen und Stellen“ eingefügt.

c) In Nummer 16 werden nach dem Wort „Verfahren“ die Wörter „und die Registrierung“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

§ 1 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zu-

letzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Sätze 3 und 4 aufgehoben.

2. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. anderen öffentlichen oder privaten Stellen die Eisenbahnaufsicht und die Erteilung von Genehmigungen, Zulassungen oder Anerkennungen, einschließlich ihrer Aussetzung, Einschränkung oder Entziehung, ganz oder teilweise zu übertragen,

2. dem Eisenbahn-Bundesamt die Befugnis zu erteilen, privaten Stellen

a) die Erteilung von Genehmigungen, Zulassungen oder Anerkennungen, einschließlich ihrer Aussetzung, Einschränkung oder Entziehung,

b) die Registerführung

ganz oder teilweise zu übertragen oder die privaten Stellen daran zu beteiligen. Eine Übertragung oder Beteiligung nach Satz 1 ist nur zulässig, soweit die privaten Stellen über die zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderliche Sachkunde, Zuverlässigkeit und Unabhängigkeit verfügen. In der Rechtsverordnung nach Satz 1 sind die näheren Voraussetzungen für die Übertragung oder Beteiligung sowie das Verfahren zu regeln. Die Stellen im Sinne des Satzes 1 unterliegen der Rechtsaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Vorschriften des Artikels 1, die zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigen, und Artikel 2 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

Die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ist in deutsches Recht umzusetzen.

Mit der Richtlinie sollen die großen Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Zertifizierung beseitigt und gleichzeitig soll der gegenwärtig hohe Sicherheitsstandard des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft erhalten werden.

Die hoheitlichen Aufgaben, die sich aus der Richtlinie ergeben, obliegen im Wesentlichen den nationalen Sicherheitsbehörden; sie können jedoch überwiegend auch auf Dritte übertragen werden.

Die materiellen Anforderungen der Richtlinie entsprechen weitgehend der VDV-Schrift 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“, die in Deutschland bislang als anerkannte Regel der Technik gilt. Diese vom VDV erstmals im Jahre 2002 herausgegebene Richtlinie enthält allerdings keine behördlichen Aufgaben, sondern richtet sich an die Eisenbahnen.

Die EU-Richtlinie gilt für die Triebfahrzeugführer, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG verfügen muss, oder für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das über eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG verfügen muss, führen. Zudem sieht sie ein gestuftes Verfahren vor. Bis Ende 2010 müssen insbesondere alle Triebfahrzeugführer im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. Kabotageverkehr über einen neuen Triebfahrzeugführerschein verfügen, ab Ende 2012 sind alle erstmals auszustellenden Führerscheine auf Grundlage der Richtlinie zu erteilen. Für die restlichen vom Anwendungsbereich der Richtlinie erfassten Triebfahrzeugführer gelten die neuen Regelungen erst Ende 2017, sofern nicht das Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Analyse eine weitere Verlängerung des Übergangszeitraums durch die Europäische Kommission zulässt.

Das AEG soll geändert werden zur Verankerung der Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde für die Aufgaben nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2007/59/EG, wobei die Sicherheitsbehörde die Aufgaben überwiegend auf Dritte übertragen kann:

- Erteilung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen,
- Aufforderung an die ausstellende Stelle zur Aussetzung von Bescheinigungen,
- Überwachung des Verfahrens für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern,

- Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Durchführung der Tauglichkeitsuntersuchung der Triebfahrzeugführer,
- Anerkennung von Personen und Stellen als Prüfer für Triebfahrzeugführer,
- Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters.

Die Regelungen der §§ 7d und 7e AEG zu Schulungseinrichtungen sind anzupassen.

Zudem sind die Verordnungsermächtigungen des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 16 AEG entsprechend zu präzisieren.

Ferner ist eine Änderung des BEVVG erforderlich, die es dem EBA ermöglicht, bestimmte Aufgaben auf Dritte zu übertragen, sofern das Europarecht dies zulässt.

Daneben ist der Erlass einer Mantelverordnung erforderlich mit

- einer Verordnung über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (Triebfahrzeugführerscheinverordnung – TfVO),
- Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und
- Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes – GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG) zu.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Bund

Durch die neuen Aufgaben aus der Richtlinie entsteht ein erhöhter Verwaltungsaufwand, da es bislang in Deutschland keinen behördlichen Triebfahrzeugführerschein gibt. Dieser Aufwand fällt grundsätzlich beim zuständigen EBA an. Die Richtlinie sieht jedoch vor, dass das EBA einen Teil der Aufgaben auf Dritte übertragen kann. Umfang und Reichweite der Übertragungsmöglichkeiten werden erst mit der auf Grundlage dieses Gesetzes noch zu erlassenden Mantelverordnung festgelegt.

Der beim EBA neu entstehende Verwaltungsaufwand wird durch Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung

tung des Bundes gedeckt. Der Stellenbedarf des EBA wird Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2010.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Den Eisenbahnen, die eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur befahren, können zusätzliche Kosten durch die Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG entstehen. Die Gesetzesänderung enthält jedoch noch keine materiellen Regelungen. Die materiellen Anforderungen der EU-Richtlinie, die zudem weitgehend der in Deutschland bislang als anerkannte Regel der Technik geltenden VDV-Schrift 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege“ entsprechen, werden erst durch die geplante Mantelverordnung umgesetzt.

Wenngleich daher eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten auf der Stufe der Gesetzesänderung noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Bürokratiekosten

Das Gesetz enthält zwei neue Informationspflichten:

- § 7d Satz 1 Nummer 2 AEG (erwartete Kostenbelastung: jährlich 1 520 Euro)
- § 7d Satz 1 Nummer 3 AEG (erwartete Kostenbelastung: einmalig 15 200 Euro).

Die neue Informationspflicht auf der Grundlage des § 7d Satz 1 Nummer 2 AEG zum Antrag auf Anerkennung von Prüfern folgt aus Artikel 25 Abs. 2 i. V. m. Artikel 20 Absatz 2 der Richtlinie 2007/59/EG. Alternativen bestehen nicht.

Die neue Informationspflicht auf der Grundlage des § 7d Satz 1 Nummer 3 AEG zum Antrag auf Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Untersuchungen von Triebfahrzeugführern folgt aus Artikel 11 Absatz 2 und 3 i. V. m. Artikel 20 Absatz 2 der Richtlinie 2007/59/EG. Alternativen bestehen nicht.

Es werden keine Informationspflichten für die Verwaltung sowie für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (AEG)

Zu Nummer 1 (§ 5 Absatz 1e)

Zu Nummer 3

Anpassung an die neue Begrifflichkeit der Richtlinie 2007/59/EG (sog. Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie, im

Folgenden Richtlinie genannt), wonach Schulungseinrichtungen gemäß Artikel 20 Absatz 2 i. V. m. Artikel 23 Absatz 5 und 6 der Richtlinie von der Sicherheitsbehörde künftig anzuerkennen (und nicht mehr zu genehmigen) sind. Nach Artikel 23 Absatz 4 der Richtlinie i. V. m. Artikel 13 der Richtlinie 2004/49/EG (sog. Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) nehmen Schulungseinrichtungen Ausbildungsaufgaben wahr.

Die Regelung wurde zudem um das Register der Schulungseinrichtungen ergänzt, das nach Artikel 20 Absatz 3 i. V. m. Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe c der Richtlinie zu führen ist.

Zu Nummer 8

Durch die Neuregelung wird der Aufgabenkatalog der Sicherheitsbehörde um den Aufgabenkatalog des Artikels 19 Absatz 1 der Richtlinie sowie um die Aufgabe der unabhängigen Beschwerdestelle nach Artikel 15 Satz 2 der Richtlinie erweitert.

Es wird klargestellt, dass die Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde lediglich die Triebfahrzeugführer umfasst, die dem Anwendungsbereich der Richtlinie unterliegen. Somit gelten die Regelungen lediglich für diejenigen Triebfahrzeugführer, die Fahrzeuge für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a verfügen muss, oder für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das einer Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG bedarf, führen. Außerhalb der Neuregelungen gilt weiterhin die bisherige Zuständigkeitsaufteilung.

Die Neuregelung betrifft lediglich die Zuständigkeitsverteilung. Die Frage der Anwendbarkeit der Richtlinie und damit auch der Anwendung der Übergangsbestimmungen des Artikels 37 der Richtlinie wird auf dem Ordnungswege geregelt.

Zu Buchstabe a

Die Neuregelung umfasst die Zuständigkeiten der Sicherheitsbehörde hinsichtlich des Triebfahrzeugführerscheins und damit die Aufgaben aus Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a, b, c, g und h der Richtlinie. Der Sicherheitsbehörde obliegt die Erteilung und Aktualisierung der Triebfahrzeugführerscheine und die Ausstellung von Duplikaten (Buchstabe a) sowie die Durchführung regelmäßiger Überprüfungen und Kontrollen (Buchstabe b). Sie ist ferner zuständig für die Aussetzung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen (Buchstabe c).

Zu Buchstabe b

Die Neuregelung beinhaltet die Zuständigkeiten der Sicherheitsbehörde hinsichtlich der harmonisierten Zusatzbescheinigung (Bescheinigung), die von den Eisenbahnen ausgestellt wird und die Infrastruktur und Fahrzeuge aufzählt, die der Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins nutzen bzw. führen darf. Umfasst sind

- aa) die Aufgaben nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b und g der Richtlinie hinsichtlich der Überwachung des Verfahrens zur Erteilung der Bescheinigung und
- bb) die Aufgaben nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe c der Richtlinie hinsichtlich der Aufforderung an die aus-

stellende Eisenbahn zur Aussetzung einer von ihr erteilten Bescheinigung. Hierzu muss die Sicherheitsbehörde überwachen können, ob die Erteilungsvoraussetzungen weiterhin gegeben sind. Die Aufforderung an die ausstellende Eisenbahn zur Aussetzung stellt eine erforderliche Aufsichtsmaßnahme dar.

- cc) Beschwerdefälle. Nach Artikel 15 Satz 2 der Richtlinie können sich die Parteien an die zuständige Behörde oder an eine unabhängige Beschwerdestelle wenden, wenn keine Einigung zwischen der Eisenbahn und dem Triebfahrzeugführer über die Ausstellung der harmonisierten Zusatzbescheinigung erzielt werden konnte.

Zu Buchstabe c

Buchstabe c regelt die Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde für das Führen des behördlichen Triebfahrzeugführersregisters nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe f der Richtlinie.

Zu Buchstabe d

Die Neuregelung verankert die Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde für Anerkennungen nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe d in Verbindung mit Artikel 25 der Richtlinie (für Prüfer von Triebfahrzeugführer) und nach Artikel 11 Absatz 2 und 3 in Verbindung mit Artikel 20 Absatz 2 (für Ärzte und Psychologen) sowie das Führen eines entsprechenden Registers über anerkannten Personen und Stellen gemäß Artikel 20 Absatz 3 der Richtlinie.

Entsprechend den Regelungen in Artikel 19 Absatz 2 bis 4 der Richtlinie kann die Sicherheitsbehörde den überwiegenden Teil der Aufgaben auf Dritte übertragen. Dies ist in der neuen Vorschrift des § 1 Absatz 1a BEVVG geregelt (siehe Artikel 2).

Zu Nummer 2 (§ 5a Absatz 2)

Die Änderung ermöglicht es den Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes und der Länder gegenüber allen denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden, Anordnungen zu treffen. Die abschließende Auflistung in den bisherigen Nummern 1 und 2 wurde zu einer Generalklausel zusammengefasst. Somit ist eine explizite Aufnahme der nach § 7d anerkannten Prüfer entbehrlich. Zudem erfordert künftig nicht jede europäische Änderung, die sich auf den Adressatenkreis der Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsbehörden auswirkt, eine Änderung des Kataloges des § 5a Absatz 2 AEG, vielmehr reicht eine entsprechende Ordnungsänderung aus.

Zu Nummer 3 (§ 7d)

Der ursprüngliche § 7d umfasste lediglich die Genehmigung von Schulungseinrichtungen.

Die Neufassung der Vorschrift enthält nunmehr sämtliche Anerkennungen durch die zuständige Behörde nach der Richtlinie.

Nach Artikel 25 Absatz 2 der Richtlinie bedürfen Prüfer und nach Artikel 11 Absatz 2 und 3 der Richtlinie zudem auch Ärzte und Psychologen, die Triebfahrzeugführer untersuchen, einer Zulassung oder Anerkennung.

Eine gesonderte Regelung für die Anerkennung von Ausbildern ist nicht erforderlich, da nach Artikel 23 Absatz 4 der Richtlinie in Verbindung mit Artikel 13 der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie Ausbildungsaufgaben durch Schulungseinrichtungen wahrgenommen werden. Der Begriff der „Schulungseinrichtung“ ist nicht örtlich zu verstehen, entscheidend ist vielmehr, dass entsprechende Vorrichtungen (z. B. Fahr simulatoren) zur Verfügung stehen, mit deren Hilfe das erforderliche Wissen vermittelt wird.

Die Voraussetzungen für die Anerkennung sowie das Verfahren werden in einer Rechtsverordnung auf der Grundlage des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 16 geregelt. Die bisherigen Absätze 2 bis 4 entfallen daher.

Die Neuregelung des Satzes 2 entspricht der bisherigen Regelung des Absatzes 4 für Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen betreiben und die über eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a bzw. über eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c verfügen oder die einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist. Die Beschränkung auf öffentliche Eisenbahnen wurde gestrichen, sämtliche Eisenbahnen, die die Anforderungen erfüllen, bedürfen keiner Anerkennung nach § 7d Satz 1 Nummer 1.

Zu Nummer 4 (§ 7e)

Die Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 23 Absatz 4 der Richtlinie. Den Triebfahrzeugführern sowie denjenigen, die zum Triebfahrzeugführer ausgebildet werden, ist ein nichtdiskriminierender Zugang zu Schulungseinrichtungen zu gewähren, sofern diese eine entsprechende Ausbildung anbieten.

Zu Nummer 5 (§ 26 Absatz 1 Satz 1)

Zu Nummer 4

Ergänzung der Verordnungsermächtigung zum Triebfahrzeugführerschein um das von der zuständigen Behörde zu führende Register der Triebfahrzeugführerscheine nach Artikel 22 der Richtlinie sowie um das Überwachungsverfahren nach Artikel 16 und 29 der Richtlinie.

Zu Nummer 5

Ergänzung der Verordnungsermächtigung um

- a) das Verfahren der Anerkennung der Prüfer und Ärzte/Psychologen, die Untersuchungen von Triebfahrzeugführern durchführen,
- b) die Möglichkeit, eine unabhängige Beschwerdestelle im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Bescheinigung nach Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie einzurichten und
- c) das Führen von Registern der von den Eisenbahnen ausgestellten Bescheinigungen nach Artikel 22 Absatz 2 der Richtlinie.

Die Ermächtigung des Buchstabens d beinhaltet die bisherige Nummer 5 zweiter Halbsatz zum Betriebsleiter.

Zu Nummer 9

Die Verordnungsermächtigung zur Gebührenerhebung wird auf die nach § 7d anerkannten Personen und Stellen (und somit z. B. auf die Prüfer) ausgedehnt.

Zu Nummer 16

Die Verordnungsermächtigung zu den Schulungseinrichtungen wird um die Registrierung der Anerkennungen (d. h. Genehmigungen) nach § 7d Satz 1 Nummer 1 ergänzt.

Zu Artikel 2 (BEVVG)

Die Neuregelung des § 1 Absatz 1a soll insbesondere Delegationen nach Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie ermöglichen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) kann dem EBA durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Befugnis erteilen, privaten Stellen bestimmte Aufgaben zu übertragen, wie z. B. die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen oder Zulassungen.

Die Übertragung kann nur im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften erfolgen. Die nach Artikel 19 Absatz 2 der Richt-

linie unübertragbaren Aufgaben, wie z. B. die Aussetzung von Triebfahrzeugführerscheinen, können nicht übertragen werden. Denkbar wäre hingegen, das Führen des Triebfahrzeugführerscheinregisters auf der neuen Grundlage zu delegieren.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die Regelungen des Artikels 1, die zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigen, und Artikel 2 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft, da die Neuregelung des § 1 Absatz 1a BEVVG auch für andere Vorschriften benötigt wird, wie beispielsweise für die in Aussicht gestellte Verordnung zur Regelung des Verfahrens zum Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen und zur öffentlichen Bestellung von Sachverständigen im Eisenbahnwesen. Im Übrigen tritt das Gesetz am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG

Richtlinie	Umsetzung
Artikel 11 Absatz 2 und 3 i. V. m. Artikel 20 Absatz 2	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe a, Doppelbuchstabe cc AEG § 7d Satz 1 Nummer 3 AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe a AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe a AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe c	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b, Doppelbuchstabe bb AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe d	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe d AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe e	§ 5 Absatz 1e Nummer 3, Nummer 8 Buchstabe d AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe f	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe c AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe g	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b, Doppelbuchstabe aa AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe h	§ 5 Absatz 1e Nummer 8 Buchstabe b, Doppelbuchstabe bb AEG
Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe i	VO
Artikel 19 Absatz 2 bis 4	§ 1 Absatz 1a BEVVG
Artikel 23 Absatz 5 und 6 i. V. m. Artikel 20 Absatz 2	§ 7d Satz 1 Nummer 1 AEG
Artikel 25 Absatz 2	§ 7d Satz 1 Nummer 2 AEG

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Das Gesetz enthält zwei neue Informationspflichten für die Wirtschaft:

- Antrag der Einrichtungen auf Anerkennung, die Prüfungen für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins durchführen (§ 7d Absatz 1 Nummer 2 AEG – neu). Die Genehmigung ist auf fünf Jahre befristet. Das Bundesministerium geht bei 250 Antragstellern von einer jährlichen Kostenbelastung für die Wirtschaft von 1 520 Euro aus.
- Antrag der Ärzte oder Psychologen auf Anerkennung, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführen durchführen. Das Bundesministerium geht bei 500 An-

tragstellern von einmaligen Kosten in Höhe 15 200 Euro aus.

Das Bundesministerium erklärt, Alternativen zu den Informationspflichten bestehen nicht, da sie durch die EG-Richtlinie vorgegeben sind.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben. Das Bundesministerium hat angekündigt, dass weitere Informationspflichten zu Triebfahrzeugführen und Triebfahrzeugführerscheinen in noch zu erlassenden Verordnungen enthalten sein werden, die voraussichtlich Mitte des Jahres 2009 dem Normenkontrollrat zur Stellungnahme vorgelegt werden. Der Normenkontrollrat bittet, die Informationspflichten und daraus erwachsende Bürokratiekosten auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken.

