

25.05.23

Vk - AIS - In - Wi

Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein

A. Problem und Ziel

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung und die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung sind anzupassen an

– die Verordnung (EU) 2019/554 der Kommission vom 5. April 2019 zur Änderung des Anhangs VI der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) und

– den Beschluss 2011/765/EU der Kommission vom 22. November 2011 zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeug-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314 vom 29.11.2011, S. 36).

Ferner werden Regelungen aus der Empfehlung 2011/766/EU der Kommission vom 22. November 2011 über das Verfahren zur Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer und von Triebfahrzeugführer-Prüfern gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314 vom 29.11.2011, S. 41) übernommen. Darüber hinaus sind Verweise auf weitere neue und geänderte EU-Vorschriften sowie nationale Vorschriften zu aktualisieren, die Auswirkungen auf den Triebfahrzeugführerschein haben.

Des Weiteren sind Erfahrungen aus der Praxis und Rückmeldungen vom Eisenbahnsektor, die eine Verbesserung der Ausbildungsqualität fordern, zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die ausreichende Berücksichtigung von besonderen und seltenen Betriebssituationen in Ausbildung und Prüfung zu legen. Darüber hinaus dienen Ergänzungen und Konkretisierungen im Entwurf der Transparenz und der Orientierung für Antragstellende, welchen Anforderungen sie genügen müssen.

B. Lösung; Nutzen

Erlass einer Mantelverordnung mit

- Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung,
- Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung und
- Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt.

Mit der Mantelverordnung wird der Einsatz von Simulatoren verpflichtend und die Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen befristet. Diese Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Eisenbahnsicherheit bei. Die nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst oder nach § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung bestandenen Prüfungen gelten insofern als Nachweis für die Prüfungen der fahrzeugbezogenen und der infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse, als die Prüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst die Inhalte der Prüfungen nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung abdeckt. Eine nochmalige Prüfung dieser Bestandteile ist dann nicht mehr erforderlich. Der Wegfall der Prüfungen der fahrzeugbezogenen und der infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse stellt für den Triebfahrzeugführer einen psychologischen Vorteil und für den Unternehmer einen organisatorischen Vorteil dar. Durch die Aktualisierung der Verweise werden die Vorschriften auf den aktuellen Stand gebracht und somit für den Rechtsanwender klarer.

C. Alternativen

Das Beibehalten des gesetzlichen Status quo und das Abwarten bis zu einer Neufassung der Richtlinie 2007/59/EG wurden erwogen, aber im Ergebnis abgelehnt, weil das Abwarten bis zu einer neuen europäischen Regelung sich noch hinziehen wird. Des Weiteren haben sich notwendige Anpassungen aufgrund von weiteren europäischen Vorschriften ergeben, wie aufgrund der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union.

Mit dieser Änderungsverordnung wird grundsätzlich an den bisherigen Regelungen festgehalten. Systemänderungen bleiben mit dieser Änderungsverordnung außen vor, weil auf EU-Ebene die Richtlinie 2007/59/EG überarbeitet wird. Mögliche Widersprüche zum künftigen EU-Recht, die dann in Kürze zu bereinigen wären, sollten daher nicht geschaffen werden. Dies würde den Eisenbahnsektor unnötig belasten. Für weitreichende Änderungen ist daher die neue EU-Regelung abzuwarten.

Die Pflicht, die praktische Ausbildung und die praktische Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B unter Einsatz eines Simulators durchzuführen, soll eingeführt werden, um das Verhalten bei betrieblichen Besonderheiten sowie die Handlungssicherheit der Auszubildenden und der Prüflinge in selten auftretenden Gefahrensituationen adäquat ausbilden und prüfen zu können. Eine praktische Prüfung ohne Einsatz eines Simulators kann nicht die Gewähr dafür bieten, dass die in den Anlagen 6 und 7 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung aufgeführten Prüfungsgegenstände ausreichend geprüft werden.

Die Befristung der Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen soll eingeführt werden, um zu gewährleisten, dass sich diese regelmäßig mit dem sie betreffenden Recht und den für die Anerkennung nötigen Voraussetzungen auseinandersetzen. Das Erfordernis einer Verlängerung der Anerkennung und der damit verbundenen regelmäßigen Überprüfung des Fortbestehens der Voraussetzungen für die Anerkennung verhindert somit, dass die Anerkennung trotz fehlender geeigneter Weiterbildung erhalten bleibt, und dient damit der Eisenbahnsicherheit. Die Änderung der bisherigen Regelung dient zudem der Anpassung an die bereits herrschende Praxis in Bezug auf die Ausbildungs- und Prüfungsorganisation sowie an die Praxis in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Der Wegfall einer befristeten Anerkennung bei fehlender Beantragung einer Verlängerung sorgt zudem dafür, dass das Register von nicht mehr im Eisenbahnsektor praktizierenden Ärzten und Psychologen bereinigt wird. Schließlich dient die zeitliche Befristung einer sachlich angezeigten Gleichbehandlung aller von der zuständigen Behörde anerkannten Personen und Stellen, denn im Eisenbahnbereich sind Anerkennungen grundsätzlich auf fünf Jahre begrenzt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Kapitel 1217 des Einzelplans 12 des Bundeshaushaltsplans (Eisenbahn-Bundesamt) werden voraussichtlich Gebühreneinnahmen in Höhe von rund 112 380 Euro jährlich ab der zweiten Jahreshälfte 2023 und in Höhe von rund 194 140 Euro jährlich ab der zweiten Jahreshälfte 2028 vereinnahmt.

Im Rahmen des Personalmehrbedarfs (ab der zweiten Jahreshälfte 2023 0,03 Stellen A 11 nach Anlage 1 des Bundesbesoldungsgesetzes, ab der zweiten Jahreshälfte 2028 0,44 Stellen A 11) entstehen voraussichtlich ab der zweiten Jahreshälfte 2023 jährlich Personal- und Sachmehrausgaben in Höhe von 4 147 Euro und ab der zweiten Jahreshälfte 2028 jährlich von 60 821 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Der Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger reduziert sich um rund 3 000 Stunden jährlich.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich durch diese Verordnung zunächst der Erfüllungsaufwand um rund 261 950 Euro. Ab der zweiten Jahreshälfte 2024 erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf rund 975 550 Euro pro Jahr. Der jährliche Erfüllungsaufwand erhöht sich ab der zweiten Jahreshälfte 2028 auf rund 991 840 Euro pro Jahr. Ab der zweiten Jahreshälfte 2023 ist eine Informationspflicht mit Bürokratiekosten in Höhe von ca. 935 Euro jährlich und ab der zweiten Jahreshälfte 2028 sind drei Informationspflichten mit Bürokratiekosten in Höhe von ca. 17 230 Euro jährlich im Erfüllungsaufwand enthalten.

Die Kompensation des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der von der Bundesregierung beschlossenen Bürokratiebremse nach der „One in, one out“-Regel wird mit einem anderen Vorhaben aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erreicht. Hiervon ausgenommen ist der Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 935 Euro, denn die Vorgabe beruht auf einer 1:1 Umsetzung von EU-Recht.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundesebene entsteht ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2 440 Euro ab der zweiten Jahreshälfte 2023. Ab der zweiten Jahreshälfte 2028 beläuft sich der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand auf ca. 34 120 Euro.

Auf Länderebene (einschließlich Kommunen) entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen der Wirtschaft durch Gebühren in Höhe von insgesamt rund 112 380 Euro jährlich. Ab der zweiten Jahreshälfte 2028 belaufen sich die weiteren Kosten der Wirtschaft durch Gebühren auf insgesamt rund 194 140 Euro jährlich. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

25.05.23

Vk - AIS - In - Wi

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr**

**Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum
Triebfahrzeugführerschein**Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 22. Mai 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassende

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

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

Mit freundlichen Grüßen
Sarah Ryglewski

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein

Vom ...

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet auf Grund

– des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 13 und 15 jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes (*Gesetz zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*) vom ... (BGBl. I Nr. ...) geändert, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497) neu gefasst, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd des Gesetzes vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) und § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert sowie § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden ist,

– des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a und c jeweils in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom ... (BGBl. I Nr. ...) geändert, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe c durch Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501), § 26 Absatz 3 Satz 3 durch Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. S. 1146) sowie § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung,

– des § 22 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154):

Artikel 1

Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705, 1010), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 2 wird nach den Wörtern „Anlage 2 Nummer 2“ die Angabe „Satz 1“ gestrichen.
2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
- „5. „zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaates“ eine Sicherheitsbehörde eines anderen Mitgliedstaates nach Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (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; L 317 vom 9.12.2019, S. 114) in der jeweils geltenden Fassung;“.
- b) In Nummer 6 werden die Wörter „Richtlinie (EU) 2016/882 (ABl. L 146 vom 3.6.2016, S. 22)“ durch die Wörter „Verordnung (EU) 2019/554 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1)“ ersetzt.
- c) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:
- „7. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44; L 303 vom 17.9.2020, S. 23; L 458 vom 22.12.2021, S. 539) in der jeweils geltenden Fassung, der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (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, der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6) oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1), die jeweils zuletzt durch die Richtlinie 2007/32/EG (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63) geändert worden sind, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten;“.
- d) In Nummer 8 werden die Wörter „vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) handelt, die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist“ durch das Wort „handelt“ ersetzt.
3. In § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 werden die Wörter „historischen Zügen“ durch die Wörter „Fahrzeugen, die ausschließlich für historische Zwecke genutzt werden,“ ersetzt.
4. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Nummer 3 werden die Wörter „Nummer 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1“ durch die Angabe „Unterabschnitt 2.1“ ersetzt.
- bbb) In Nummer 4 wird das Wort „Nummer“ durch das Wort „Unterabschnitt“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Vorlage“ die Wörter „des Ergebnisses“ eingefügt.

cc) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Sofern der Bewerber eine Prüfung nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst vom 15. Juli 2004 (BGBl. I S. 1626), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. August 2016 (BGBl. I S. 2138) geändert worden ist, oder nach § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung bestanden hat, gilt dies als Nachweis des Erfüllens der Voraussetzung des Satzes 1 Nummer 5.“

dd) Satz 5 wird aufgehoben.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Die erforderliche Zuverlässigkeit nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 wird auf Grund einer Gesamtwürdigung des Einzelfalls beurteilt. Die erforderliche Zuverlässigkeit ist in der Regel dann nicht gegeben, wenn der Bewerber

1. wegen einer vorsätzlich begangenen Straftat zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist und seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind,
2. innerhalb der letzten fünf Jahre erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat oder
3. von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten abhängig ist oder diese Substanzen missbräuchlich konsumiert.

Begründen Tatsachen Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers, so ist dieser verpflichtet, an der Ausräumung der Zweifel mitzuwirken.“

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nummer 4 werden die Wörter „für dessen Sicherheitsmanagementsystem“ durch die Wörter „entsprechend dessen Sicherheitsmanagementsystems“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Sofern Teile einer bestandenen Prüfung nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst vom 15. Juli 2004 (BGBl. I S. 1626), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. August 2016 (BGBl. I S. 2138) geändert worden ist, oder nach § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung inhaltsgleich mit Teilen einer Prüfung nach Satz 1 Nummer 2 oder 3 sind, gilt für diese Prüfungsteile die Prüfung nach Satz 1 Nummer 2 oder 3 als bestanden. Die Prüfung nach Satz 1 Nummer 3 muss mindestens die in Anlage 7 Abschnitt 1 bis 5 aufgeführten Themen und erforderlichenfalls auch die Sprachkenntnisse nach Anlage 7 Abschnitt 6 umfassen, wobei der Nachweis der Sprachkenntnis für Infrastrukturen mit Betriebssprache Deutsch mit Vorlage eines in deutscher Sprache abgelegten Schulabschlusses nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 oder mit Vorlage eines Zertifikats Deutsch auf dem Ni-

veau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen*) als erbracht gilt.“

5. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 werden die folgenden Sätze angefügt:

„In der praktischen Ausbildung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B kommt ein Simulator nach den Anforderungen der Anlage 8 zum Einsatz. In den übrigen Fällen der praktischen Ausbildung sollen Simulatoren zum Einsatz kommen.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Ausbildung erfolgt durch eine anerkannte Person oder eine anerkannte Stelle. Die Ausbildung kann auch durch eine Eisenbahn erfolgen, der eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilt worden ist. Im Fall des Satzes 2 gilt die Anerkennung nur für die Ausbildung des Personals, das die Eisenbahn verantwortlich einsetzt.“

c) In Absatz 5 werden die Wörter „(ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22, L 271 vom 16.10.2007, S. 18, L 93 vom 4.4.2008, S. 28, L 33 vom 3.2.2009, S. 49, L 305 vom 24.10.2014, S. 115; L 177 vom 8.7.2015, S. 60; L 268 vom 15.10.2015, S. 35; L 95 vom 9.4.2016, S. 20), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2016/790 (ABl. L 134 vom 24.5.2016, S. 135)“ durch die Wörter „(ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22; L 271 vom 16.10.2007, S. 18; L 93 vom 4.4.2008, S. 28; L 33 vom 3.2.2009, S. 49; L 305 vom 24.10.2014, S. 115), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2021/2183 (ABl. L 444 vom 10.12.2021, S. 16)“ ersetzt.

d) In Absatz 6 werden die Wörter „Anhang III Abschnitt 2 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG“ durch die Wörter „Artikel 9 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2016/798 im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems“ ersetzt.

6. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B besteht die praktische Prüfung zusätzlich zu Satz 1 aus einer Prüfung unter Einsatz eines Simulators nach Anlage 8, bei der die Anwendung der Betriebsvorschriften und das Verhalten des Prüflings in besonderen und seltenen Betriebssituationen geprüft werden. In den übrigen Fällen der praktischen Prüfung sollen Simulatoren zum Einsatz kommen.“

bb) Im neuen Satz 4 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Wörter „den Sätzen 1 und 3“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

*) Amtlicher Hinweis: Dieser Referenzrahmen ist erschienen unter dem Titel „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen, Begleitband“, ISBN: 978-3-12-676999-0, © Ernst Klett Sprachen GmbH, Stuttgart, 2020.

aa) In Satz 2 werden die Wörter „abgelegt werden“ durch die Wörter „erfolgreich abgeschlossen sein“ ersetzt.

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die zuständige Behörde kann wegen außergewöhnlicher Umstände, die der Prüfling nicht zu vertreten hat, Ausnahmen von der Frist nach Satz 2 genehmigen. Die Genehmigung ist zu befristen. Sie gilt längstens für zwölf Monate. Sie kann bei Fortbestehen der außergewöhnlichen Umstände, die der Prüfling nicht zu vertreten hat, um jeweils längstens zwölf Monate verlängert werden.“

c) In Absatz 3 werden die Sätze 2 bis 4 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Prüfung für den Triebfahrzeugführerschein wird durch zwei Prüfer abgenommen. Die Prüfungen für die Zusatzbescheinigung können durch einen oder mehrere Prüfer abgenommen werden. Sofern ein Prüfer demselben Unternehmen wie der zu prüfende Triebfahrzeugführer oder der Stelle angehört, die den Triebfahrzeugführer ausgebildet hat, muss die organisatorische Unabhängigkeit zwischen den beteiligten Unternehmensteilen sichergestellt werden. Insbesondere darf kein Prüfer den Prüfling in dem Prüfungsgegenstand ausgebildet haben oder an der Ausbildung, die der Prüfung vorhergegangen ist, als Ausbilder beteiligt gewesen sein.“

7. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

„§ 7a

Grundsätze für Prüfungen

(1) Prüfungen sind unter besonderer Beachtung der Vertraulichkeit der Prüfungsfragen vorzubereiten.

(2) Die Prüfstelle oder der Prüfer hat den Prüflingen rechtzeitig vor der Prüfung die Prüfungsordnung bekanntzugeben.

(3) Die jeweilige Prüfung hat alle für sie relevanten Inhalte der Anlagen 5, 6 und 7 abzudecken. Die jeweilige Prüfung muss von angemessener Dauer sein.“

8. § 9 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Zusatzbescheinigung kann befristet oder unbefristet ausgestellt werden“.

9. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Nummer“ durch das Wort „Abschnitt“ ersetzt.

b) In Absatz 3 werden die Wörter „der Europäischen Eisenbahnagentur, der Untersuchungsbehörde nach § 5 Absatz 1f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, einer Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG“ durch die Wörter „der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung, jeder Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798“ und das Wort „Nummer“ durch das Wort „Abschnitt“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 2 werden die Wörter „; § 11 des Bundesdatenschutzgesetzes ist zu beachten“ gestrichen.
 - bb) In Satz 4 wird das Wort „Nummer“ durch das Wort „Abschnitt“ ersetzt.
 - d) In Absatz 6 werden die Wörter „der Untersuchungsbehörde nach § 5 Absatz 1f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, einer Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG“ durch die Wörter „der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung, jeder Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798“ und das Wort „Nummer“ durch das Wort „Abschnitt“ ersetzt.
 - e) In Absatz 7 werden nach dem Wort „schriftlich“ die Wörter „oder elektronisch“ eingefügt.
10. § 11 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 11

Regelmäßige und anlassbezogene Überprüfungen und Untersuchungen“.

- b) Absatz 1 wird durch die folgenden Absätze 1 bis 3 ersetzt:
 - „(1) Jeder Unternehmer hat im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems sicherzustellen, dass der Triebfahrzeugführer sich den regelmäßigen Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse und den regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen unterzieht. Die Häufigkeit der regelmäßigen Überprüfungen und der regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen richtet sich nach Anlage 11 Abschnitt 1 und 2.
 - (2) Der Unternehmer kann Überprüfungen und ärztliche Untersuchungen nach Absatz 1 Satz 1 auch anlassbezogen anordnen. Psychologische Untersuchungen kann der Unternehmer anlassbezogen anordnen.
 - (3) Die regelmäßigen und die anlassbezogenen Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse umfassen die in Anlage 5 genannten Inhalte. Für die Durchführung der Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse gilt § 6 Absatz 6. Die regelmäßigen und die anlassbezogenen ärztlichen Untersuchungen umfassen die in Anlage 4 Unterabschnitt 3.1 genannten Inhalte und werden von einem nach § 16 anerkannten Arzt oder unter dessen Aufsicht durchgeführt. Die anlassbezogenen psychologischen Untersuchungen umfassen die in Anlage 4 Unterabschnitt 3.2 genannten Inhalte und werden von einem nach § 16 anerkannten Psychologen oder unter dessen Aufsicht durchgeführt.“
- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 4 und wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „§ 5 Absatz 2“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „Anlage 11 Nummer 2“ durch die Wörter „Anlage 11 Abschnitt 3“ ersetzt.
- d) Folgende Absätze 5 und 6 werden angefügt:

„(5) Der Unternehmer hat unverzüglich eine Überprüfung oder eine Untersuchung des Triebfahrzeugführers nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 4 Satz 1 anzuordnen, wenn

1. der Triebfahrzeugführer eine Überprüfung oder eine Untersuchung nach Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 versäumt hat,
2. der Triebfahrzeugführer eine Überprüfung nach Absatz 4 Satz 1 versäumt hat,
3. der Unternehmer Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins auf Grund von Tatsachen hat oder
4. der Unternehmer Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung auf Grund von Tatsachen hat.

(6) Der Unternehmer teilt der zuständigen Behörde das Ergebnis der Überprüfung der allgemeinen Fachkenntnisse oder der Untersuchung nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und 5 Nummer 1 und 3 innerhalb eines Monats nach Abschluss der Überprüfung oder der Untersuchung mit.“

11. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Überwachung der Triebfahrzeugführer; Unterrichtungspflichten“.

b) Die Absätze 1 und 2 werden durch die folgenden Absätze 1 bis 3 ersetzt:

„(1) Ergeben sich aus einer Überprüfung oder einer Untersuchung Tatsachen, die Zweifel an der Befähigung eines Triebfahrzeugführers begründen, darf der Unternehmer ihn erst dann wieder einsetzen, wenn die Zweifel durch eine erneute Überprüfung oder eine erneute Untersuchung ausgeräumt sind.

(2) Kommt der Triebfahrzeugführer einer Anordnung gemäß § 11 Absatz 5 wiederholt nicht nach oder liegen die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins oder für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung nicht mehr vor, hat der Unternehmer dem Triebfahrzeugführer Befähigungen für bestimmte Fahrzeuge oder Infrastrukturen abzuerkennen oder die Zusatzbescheinigung auszusetzen oder zu entziehen.

(3) Ein Unternehmer hat die zuständige Behörde unverzüglich zu unterrichten, wenn er Kenntnis davon hat, dass

1. ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins nicht mehr erfüllt oder
2. eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Monaten vorliegt.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und in Satz 1 werden die Wörter „Anlage 4 Nummer 3 anzuordnen“ durch die Wörter „Anlage 4 Unterabschnitt 3.1 und, soweit erforderlich, auch nach Anlage 4 Unterabschnitt 3.2 anzuordnen“ ersetzt.

12. In § 13 Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Triebfahrzeugführer“ die Wörter „auf dessen Verlangen innerhalb von vier Wochen“ eingefügt.

13. Der vierte Abschnitt wird wie folgt gefasst:

„Vierter Abschnitt

Anerkennung von Personen und Stellen für die Ausbildung, Prüfung und Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1, 3.2

§ 14

Voraussetzungen für die Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer

(1) Wer Triebfahrzeugführer ausbilden will, bedarf der Anerkennung.

(2) Die zuständige Behörde erkennt eine Person auf deren Antrag als Ausbilder an, wenn sie

1. über die erforderlichen pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt,
2. über die erforderliche Einrichtung und Ausrüstung für die angebotene Ausbildung verfügt,
3. für die theoretische Ausbildung ein Studium der Ingenieurwissenschaft mindestens an einer Fachhochschule oder Berufsakademie absolviert oder entsprechende Fachkenntnis durch eine mindestens dreijährige berufliche Tätigkeit in dem zu unterrichtenden Fachgebiet erlangt hat,
4. für die praktische Ausbildung Triebfahrzeugführer mit mindestens dreijähriger Berufserfahrung innerhalb der letzten zehn Jahre ist sowie einen Triebfahrzeugführerschein und eine Zusatzbescheinigung besitzt, die den Gegenstand der Ausbildung abdeckt,
5. für die Sprachausbildung über deutsche Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen und über die besonderen eisenbahnbezogenen Sprachkenntnisse verfügt,
6. die Organisation der angebotenen Ausbildung, wie Inhalt, Organisation und Umfang der Lehrgänge, darlegt,
7. Systeme zur Erfassung der Ausbildungstätigkeiten, einschließlich der Daten zu Teilnehmenden, zur Anzahl und zum Zweck der Lehrgänge, bereitstellt,
8. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt, mit dem sichergestellt wird, dass die Ausbildung den Anforderungen nach § 6 genügt,
9. darlegt, dass und wie sie sich fortlaufend weiterbildet wird,
10. zuverlässig ist.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 10 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

(3) Die zuständige Behörde erkennt eine Stelle auf deren Antrag als Ausbildungsstelle an, wenn

1. für sie Ausbildungspersonal tätig ist, das über die erforderlichen pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt,
2. sie über die erforderliche Einrichtung und Ausrüstung für die angebotene Ausbildung verfügt,
3. sie durch ein Kompetenzmanagementsystem sicherstellt, dass das für sie tätige Ausbildungspersonal den Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3, 4, 5 und 10 genügt,
4. sie die Organisation der angebotenen Ausbildung, wie Inhalt, Organisation und Umfang der Lehrgänge, darlegt,
5. sie Systeme zur Erfassung der Ausbildungstätigkeiten, einschließlich der Daten zu Teilnehmenden, zum Ausbildungspersonal, zur Anzahl und zum Zweck der Lehrgänge, bereitstellt,
6. sie über ein Qualitätsmanagementsystem verfügt,
7. sie darlegt, dass und wie sich ihr Ausbildungspersonal fortlaufend weiterbildet wird,
8. die zu ihrer gesetzlichen Vertretung berufenen Personen zuverlässig sind.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 8 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

§ 14a

Antrag auf Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer; Antrag auf Verlängerung oder Änderung der Anerkennung

(1) Die erstmalige Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer, die Verlängerung der Anerkennung und die Änderung der Anerkennung erfolgen auf Antrag bei der zuständigen Behörde.

(2) Anträge können für die folgenden Teilbereiche gestellt werden:

1. allgemeine Fachkenntnisse nach § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5,
2. fahrzeugbezogene Fachkenntnisse nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2,
3. infrastrukturbezogene Fachkenntnisse nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 und Satz 3,
4. Sprachkenntnisse nach § 5 Absatz 3 Satz 3.

(3) Ist der Antragsteller eine Stelle, so gibt diese im Antrag die für sie tätigen Ausbilder und die von ihr betriebenen Ausbildungsstätten an.

(4) Nähere Ausgestaltungen der Anforderungen an den Antrag auf erstmalige Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer, auf

Verlängerung der Anerkennung und auf Änderung der Anerkennung regeln Verwaltungsvorschriften.

§ 14b

Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer

(1) Die Anerkennung als Ausbildungsstelle kann mehrere Ausbildungsstätten an verschiedenen Orten einschließen.

(2) Die Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle ist zu befristen. Sie gilt längstens für fünf Jahre. Sie kann auf Antrag jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden.

§ 14c

Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse

(1) Die zuständige Behörde kann Personen und Stellen als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse nur für solche Infrastrukturen anerkennen, die sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden. Bilaterale und multilaterale Vereinbarungen bleiben von Satz 1 unberührt.

(2) Wenn eine Person oder eine Stelle, die eine bereits vorhandene Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nachweist, einen Antrag auf Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse bei der zuständigen Behörde stellt, so prüft die zuständige Behörde nur die Anforderungen, die sich auf die Ausbildungsgänge der Infrastruktur beziehen, für die die Anerkennung beantragt worden ist.

§ 14d

Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für sonstiges, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautes Eisenbahnpersonal

Die zuständige Behörde erkennt eine Person oder eine Stelle auf deren Antrag als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für sonstiges, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautes Eisenbahnpersonal an. Die §§ 14 bis 14c gelten entsprechend.

§ 15

Voraussetzungen für die Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer

(1) Wer Triebfahrzeugführer prüfen will, bedarf der Anerkennung.

- (2) Die zuständige Behörde erkennt eine Person auf deren Antrag als Prüfer an, wenn sie
1. die erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat, um ihre notwendige Unabhängigkeit im Sinne von § 7 Absatz 3 Satz 4 und 5, Unparteilichkeit und Weisungsfreiheit sicherzustellen,
 2. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt,
 3. mindestens 26 Jahre alt ist,
 4. über die körperlichen Voraussetzungen und die pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Mitwirkung im Prüfungswesen verfügt,
 5. insgesamt mindestens vier Jahre innerhalb der letzten fünf Jahre vor Antragstellung im Eisenbahnbetriebsdienst tätig war und über eine der folgenden Ausbildungen oder entsprechende Berufserfahrung verfügt:
 - a) Abschluss eines Studiums des Bauingenieurwesens, des Maschinenbaus, der Elektrotechnik, einer vergleichbaren Ingenieurwissenschaft oder einer Ingenieurwissenschaft des Verkehrswesens an einer
 - aa) deutschen wissenschaftlichen Hochschule,
 - bb) deutschen staatlichen oder staatlich anerkannten Fachhochschule oder
 - cc) ausländischen Hochschule oder Fachhochschule, die von der Zentralstelle für Ausländisches Bildungswesen im Sekretariat der Kultusministerkonferenz als gleichwertig anerkannt ist,
 - b) eine Tätigkeit als Leitender oder Aufsichtführender im Betrieb der Bahn nach § 47 Absatz 1 Nummer 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit einer Dauer von insgesamt mindestens einem Jahr,
 - c) eine Tätigkeit als Eisenbahnbetriebsleiter oder
 - d) eine Tätigkeit als Triebfahrzeugführerausbilder mit einer Dauer von insgesamt mindestens drei Jahren,
 6. als Prüfer der praktischen Fachkenntnisse
 - a) einen Triebfahrzeugführerschein und eine Zusatzbescheinigung besitzt und
 - b) über eine Berufspraxis als Triebfahrzeugführer von mindestens vierjähriger Dauer innerhalb der letzten fünf Jahre vor Antragstellung verfügt,
 7. über deutsche Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügt,
 8. über umfassende Kenntnisse der einschlägigen Prüfungsmethoden und Prüfungsgegenstände verfügt,
 9. darlegt, dass und wie sie ihre Kompetenzen bezüglich der von ihr abgedeckten Prüfungsgegenstände auf dem aktuellen Stand hält,
 10. mit der Zulassungsregelung für Triebfahrzeugführer vertraut ist,

11. zuverlässig ist,
12. ein Prüfungsverfahren darlegt, das den Regelungen dieser Verordnung und der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung genügt.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 11 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

(3) Die zuständige Behörde erkennt eine Stelle auf deren Antrag als Prüfstelle an, wenn

1. sie die erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat, um die notwendige Unabhängigkeit im Sinne von § 7 Absatz 3 Satz 4 und 5, Unparteilichkeit und Weisungsfreiheit der für sie tätigen Prüfer sicherzustellen,
2. sie über ein Qualitätsmanagementsystem verfügt,
3. sie sicherstellt, dass das für sie tätige Prüfpersonal den Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 11 genügt,
4. die zu ihrer gesetzlichen Vertretung berufenen Personen zuverlässig sind,
5. sie ein Prüfungsverfahren darlegt, das den Regelungen dieser Verordnung und der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung genügt.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 4 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

§ 15a

Antrag auf Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer; Antrag auf Verlängerung oder Änderung der Anerkennung

(1) Die erstmalige Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer, die Verlängerung der Anerkennung und die Änderung der Anerkennung erfolgen auf Antrag bei der zuständigen Behörde.

(2) § 14a Absatz 2 und 4 gilt entsprechend.

(3) Ist der Antragsteller eine Stelle, so gibt diese im Antrag die für sie tätigen Prüfer an.

§ 15b

Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer

Die Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle ist zu befristen. Sie gilt längstens für fünf Jahre. Sie kann auf Antrag jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden.

§ 15c

Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse

(1) Die zuständige Behörde kann Personen und Stellen als Prüfer oder als Prüfstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse nur für solche Infrastrukturen anerkennen, die sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden. Bilaterale und multilaterale Vereinbarungen bleiben von Satz 1 unberührt.

(2) Wenn eine Person oder eine Stelle, die eine bereits vorhandene Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nachweist, einen Antrag auf Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse bei der zuständigen Behörde stellt, so prüft die zuständige Behörde nur die Anforderungen, die sich auf die Prüfungen der Infrastruktur beziehen, für die die Anerkennung beantragt worden ist.

§ 16

Voraussetzungen für die Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2

(1) Wer Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 bei Triebfahrzeugführern durchführen will, bedarf der Anerkennung.

(2) Die zuständige Behörde erkennt einen Arzt auf dessen Antrag als Arzt für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1 und 3.1 an, wenn er

1. berechtigt ist, die Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“ oder die Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“ zu führen, oder als Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung gemäß § 11 Absatz 2 Satz 3 Nummer 5 der Fahrerlaubnisverordnung tätig ist,
2. über eine mindestens einjährige Berufserfahrung im Bereich Schienenverkehr innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung verfügt,
3. zuverlässig ist und
4. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 3 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

(3) Die zuständige Behörde erkennt einen Psychologen auf dessen Antrag als Psychologen für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.2 und 3.2 an, wenn er

1. einen Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder einen gleichwertigen Master-Abschluss in Psychologie nachweist oder über die Anerkennung als „Fachpsychologe für Verkehrspsychologie“ verfügt,
2. über eine mindestens einjährige Berufserfahrung im Bereich Schienenverkehr innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung verfügt,

3. zuverlässig ist und
4. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 3 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

(4) Die zuständige Behörde erkennt eine Stelle auf deren Antrag als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 an, wenn

1. für sie Ärzte oder Psychologen tätig sind, die die für sie geltenden Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 oder Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 bis 3 erfüllen,
2. die zu ihrer gesetzlichen Vertretung berufenen Personen zuverlässig sind und
3. sie über ein Qualitätsmanagementsystem verfügt.

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach Satz 1 Nummer 2 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend.

(5) Wenn sich Inhalte von Rechtsvorschriften zum Triebfahrzeugführerschein ändern, die anerkannte Ärzte und Psychologen betreffen, sind diese auf Verlangen der zuständigen Behörde verpflichtet, an einer von der Behörde organisierten Fortbildung teilzunehmen.

§ 16a

Antrag auf Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2; Antrag auf Verlängerung

(1) Die erstmalige Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 und die Verlängerung der Anerkennung erfolgen auf Antrag bei der zuständigen Behörde.

(2) Ist der Antragsteller eine Stelle, so gibt diese im Antrag die für sie tätigen Ärzte und Psychologen und die von ihr betriebenen Niederlassungen an.

(3) Nähere Ausgestaltungen der Anforderungen an den Antrag auf erstmalige Anerkennung und auf Verlängerung der Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 regeln Verwaltungsvorschriften.

§ 16b

Befristung und Verlängerung der Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2

(1) Die Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 gilt längstens für fünf Jahre.

(2) Die zuständige Behörde verlängert die Anerkennung auf Antrag jeweils um längstens fünf Jahre, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Voraussetzungen nach § 16 Absatz 2, 3 oder 4 weiterhin erfüllt.

§ 17

Gemeinsame Bestimmungen für die Anerkennung von Personen und Stellen

(1) Die zuständige Behörde führt ein Register der von ihr nach den §§ 14, 14d, 15 und 16 anerkannten Personen und Stellen. Das Register muss die folgenden Angaben enthalten:

1. Name und Anschrift sowie
2. die Teilbereiche und gegebenenfalls die Sprachen, auf die sich die Anerkennung erstreckt.

(2) Die zuständige Behörde veröffentlicht auf ihrer Internetseite das Register nach Absatz 1. Personenbezogene Daten werden nur veröffentlicht, wenn eine entsprechende Einwilligung vorliegt.

(3) Die Anerkennung nach den §§ 14, 14d und 16 ist zu widerrufen, wenn die Anerkennungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen. Die Anerkennung nach § 15 ist zu widerrufen, wenn

1. die Anerkennungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen oder
2. die Unabhängigkeit oder die Unparteilichkeit nicht oder nicht mehr vorliegt.

(4) Die Anerkennung nach den §§ 14, 14d, 15 und 16 kann widerrufen werden, wenn die anerkannte Person oder die anerkannte Stelle gegen eine der folgenden Vorschriften verstoßen hat:

1. § 6 oder § 7 oder
2. § 3, § 5, § 7, § 9, § 10, § 14, § 17, § 18 oder § 22 der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung.

(5) Die Rücknahme und der Widerruf der Anerkennung nach den §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben neben den Absätzen 3 und 4 anwendbar.

(6) Die anerkannte Person und die anerkannte Stelle haben die zuständige Behörde unverzüglich über den Wegfall von Anerkennungsvoraussetzungen zu informieren.

§ 18

Gemeinsame Bestimmungen für die Überwachung

(1) Jede anerkannte Person ist verpflichtet, ihre Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung von Triebfahrzeugführern oder mit der Beurteilung von Fähigkeiten oder der Eignung von Triebfahrzeugführern im Rahmen eines mit einem Qualitätsmanagementsystem vergleichbaren Verfahrens ständig zu überwachen.

(2) Jede anerkannte Stelle ist verpflichtet, ihre Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung von Triebfahrzeugführern oder mit der Beurteilung von Fähigkeiten oder der Eignung von Triebfahrzeugführern im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems ständig zu überwachen.

(3) Die zuständige Behörde überwacht die anerkannten Personen und Stellen. Ausgenommen sind Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen der Unternehmer nach § 4 Absatz 4 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfasst werden.“

14. § 19 Absatz 3 bis 6 wird aufgehoben.

15. Nach § 19 werden die folgenden §§ 19a bis 19c eingefügt:

„§ 19a

Aussetzung und Entziehung eines Triebfahrzeugführerscheins

(1) Erfüllt ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins nicht mehr, so kann die zuständige Behörde den von ihr erteilten Triebfahrzeugführerschein aussetzen oder entziehen.

(2) Ein ausgesetzter oder entzogener Triebfahrzeugführerschein ist der zuständigen Behörde auszuhändigen.

(3) Die zuständige Behörde unterrichtet den Unternehmer von ihrer Entscheidung nach Absatz 1. Sie teilt dem Triebfahrzeugführer mit, nach welchem Verfahren er den Triebfahrzeugführerschein wiedererlangen kann. Einzelheiten über das Verfahren zur Wiedererlangung des Triebfahrzeugführerscheins regeln Verwaltungsvorschriften.

(4) Ist ein Triebfahrzeugführerschein entzogen worden, darf ein neuer Triebfahrzeugführerschein erteilt werden, wenn der Triebfahrzeugführer die in § 5 Absatz 1 genannten Voraussetzungen wieder erfüllt.

§ 19b

Maßnahmen bei Wegfall der Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins mit Auslandsbezug

(1) Ist der Triebfahrzeugführerschein, für dessen Erteilung der Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilt worden, ersucht die zuständige Behörde die zuständige Behörde des anderen Mitgliedstaates unter Angabe von Gründen entweder um eine Kontrolle, eine Aussetzung oder die Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins.

(2) Die zuständige Behörde unterrichtet die Europäische Kommission und die betroffenen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union über ihr Ersuchen nach Absatz 1.

(3) Bis zur Entscheidung der zuständigen Behörde des anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union, ob eine Kontrolle des Triebfahrzeugführerscheins durchgeführt wird oder der Triebfahrzeugführerschein ausgesetzt oder entzogen wird, kann die zuständige Behörde dem Triebfahrzeugführer das Führen eines Triebfahrzeuges auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland untersagen.

(4) Wird an die zuständige Behörde ein dem Absatz 1 entsprechendes Ersuchen einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union herangetragen, prüft sie dieses Ersuchen innerhalb von vier Wochen und teilt der ersuchenden Behörde, der Europäischen Kommission und den betroffenen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ihre Entscheidung mit.

§ 19c

Weitere Maßnahmen der zuständigen Behörde

(1) Erfüllt ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung nicht mehr, fordert die zuständige Behörde den Unternehmer auf, das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 5 Absatz 3 zu überprüfen oder eine Maßnahme nach § 12 Absatz 2 zu ergreifen. Der Unternehmer informiert die zuständige Behörde innerhalb von vier Wochen über die ergriffene Maßnahme. Bis zur Vorlage dieser Information kann die zuständige Behörde dem Triebfahrzeugführer das Führen eines Triebfahrzeuges untersagen. Bei international eingesetzten Triebfahrzeugführern unterrichtet die zuständige Behörde die Europäische Kommission und die betroffenen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union von der Untersagung.

(2) Gefährdet ein Triebfahrzeugführer die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erheblich, ergreift die zuständige Behörde unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen entsprechend § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes; die zuständige Behörde kann dem Triebfahrzeugführer insbesondere das Führen eines Triebfahrzeuges untersagen. Bei international eingesetzten Triebfahrzeugführern unterrichtet die zuständige Behörde die Europäische Kommission und die betroffenen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union von der getroffenen Maßnahme.

(3) Ist die zuständige Behörde der Auffassung, dass die Voraussetzungen für eine von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates nach Artikel 29 Absatz 4 der Richtlinie 2007/59/EG getroffene Entscheidung nicht vorliegen, so unterrichtet sie die Europäische Kommission hierüber. Die zuständige Behörde kann die Untersagung des Führens eines Triebfahrzeuges nach § 19b Absatz 3 oder § 19c Absatz 1 Satz 3 oder Absatz 2 Satz 1 bis zum Abschluss des Verfahrens nach Artikel 29 Absatz 5 der Richtlinie 2007/59/EG auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufrechterhalten.“

16. § 20 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „§ 14 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 6 Satz 2,“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 14d Satz 2,“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird die Angabe „Absatz 2“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.

bb) In Nummer 6 werden die Wörter „Absatz 2 Satz 1“ durch die Wörter „Absatz 4 Satz 1“ ersetzt und nach dem Wort „Überprüfung“ die Wörter „oder Untersuchung“ eingefügt.

cc) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. entgegen § 11 Absatz 6 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,“.

dd) Die bisherige Nummer 7 wird Nummer 8 und die Angabe „Satz 1“ wird gestrichen.

ee) Die bisherige Nummer 8 wird Nummer 9 und die Angabe „Absatz 3“ wird durch die Angabe „Absatz 4“ ersetzt.

ff) Die bisherige Nummer 9 wird Nummer 10 und die Angabe „Absatz 4“ wird durch die Angabe „Absatz 5“ ersetzt.

gg) Die bisherige Nummer 10 wird Nummer 11.

hh) Die bisherige Nummer 11 wird Nummer 12 und die Angabe „Satz 1“ wird gestrichen.

ii) Die bisherige Nummer 12 wird Nummer 13 und die Wörter „Satz 1 eine Tauglichkeitsuntersuchung“ werden durch die Wörter „eine dort genannte Untersuchung“ ersetzt.

jj) Die bisherige Nummer 13 wird Nummer 14 und die Wörter „Absatz 2 Satz 2 eine dort genannte Information nicht oder nicht rechtzeitig gibt,“ werden durch die Wörter „Absatz 6 eine dort genannte Information nicht oder nicht rechtzeitig gibt oder“ ersetzt.

kk) Die bisherige Nummer 14 wird Nummer 15 und wie folgt gefasst:

„15. einer vollziehbaren Anordnung nach § 19b Absatz 3 oder § 19c Absatz 1 Satz 3 oder Absatz 2 Satz 1 zweiter Halbsatz zuwiderhandelt.“

ll) Die bisherige Nummer 15 wird aufgehoben.

17. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird aufgehoben.

b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden die Absätze 1 und 2.

c) Folgende Absätze 3 und 4 werden angefügt:

„(3) Für Ärzte, Psychologen und zuständige Stellen für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 und 3.2, die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieser Änderungsverordnung] anerkannt worden sind, gilt die jeweilige Anerkennung längstens bis einschließlich zum ... [einsetzen: Angabe des Tages und Monats des Inkrafttretens

nach Artikel 4 dieser Änderungsverordnung sowie die Jahreszahl des fünften auf das Inkrafttreten folgenden Jahres].

(4) Ärzte, Psychologen und zuständige Stellen für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 und 3.2, die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieser Änderungsverordnung] anerkannt worden sind, haben die Verlängerung ihrer Anerkennung bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Angabe des Tages und Monats des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieser Änderungsverordnung sowie die Jahreszahl des vierten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] zu beantragen. Die Anerkennung gilt im Fall rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig verlängert.“

18. Nach § 21 wird folgender § 22 eingefügt:

„§ 22

Anwendungsbestimmungen

Bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des letzten Tages des elften Monats, der auf den Monat des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieser Änderungsverordnung folgt] sind § 6 Absatz 3, § 7 Absatz 1 und Anlage 8 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

19. Die Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A Satz 3 wird aufgehoben.

b) Abschnitt B wird wie folgt geändert:

aa) Im Satz vor Nummer 1 wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Modell der Europäischen Union“ ersetzt.

bb) Nummer 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Nummer des Triebfahrzeugführerscheins nach Doppelbuchstabe gg wird gebildet als Europäische Identifikationsnummer nach Artikel 3 Absatz 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 49) in der jeweils geltenden Fassung.“

c) In der Überschrift und in Abschnitt D wird jeweils das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Modell der Europäischen Union“ ersetzt.

20. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anlage 2

(zu § 3 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und § 5 Absatz 3)

Europäisches Modell für die Zusatzbescheinigung“.

- b) Abschnitt A wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:
- „d) Datum der Ausstellung und des Ablaufs der Gültigkeit der Zusatzbescheinigung: ist die Zusatzbescheinigung unbefristet gültig, sind in die Felder, die für das Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer vorgesehen sind, Striche einzutragen; hat der Unternehmer die Gültigkeitsdauer befristet, ist das Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer einzutragen sowie“.
- bb) In Nummer 2 Buchstabe e wird die Angabe „Nummer 6“ durch die Angabe „Abschnitt 6“ ersetzt.
- c) In Abschnitt B Satz 1 wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Europäische Modell“ ersetzt.
- d) In Abschnitt D wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Europäisches Modell“ ersetzt.

21. Die Anlage 3 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 3

(zu § 5 Absatz 1 und § 8 Absatz 2)

Muster eines vorläufigen Führerscheins

Vorläufiger Führerschein

Vorname Nachname

geboren am ...

hat die Prüfung für den

Triebfahrzeugführerschein

am ... bestanden.

Dieser vorläufige Führerschein darf auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bis zur Aushändigung eines Triebfahrzeugführerscheins nach Anlage 1 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung, längstens jedoch für die Dauer von sechs Wochen ab Ausstellungsdatum, wie ein Triebfahrzeugführerschein verwendet werden. Dieser vorläufige Führerschein stellt während des genannten Zeitraums in Verbindung mit einer Zusatzbescheinigung nach Anlage 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und einem auf den Inhaber dieses vorläufigen Führerscheins ausgestellten gültigen Per-

sonalausweis oder Reisepass die Berechtigung dar, Triebfahrzeuge auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland zu führen.

Triebfahrzeugführerscheinnummer: DE 71 2000 0001

Eisenbahn-Bundesamt
Zentrale/Referat 34
Triebfahrzeugführerscheinstelle
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Bonn, den ...



Eisenbahn-Bundesamt

(Unterschrift des Inhabers)

Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.“

22. Die Anlage 4 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „§ 12 Absatz 4 sowie § 16“ durch die Wörter „§ 11 Absatz 3 Satz 3 und 4, § 12 Absatz 5, §§ 16 bis 16b“ ersetzt.
- b) Unterabschnitt 1.3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Buchstabe d wird aufgehoben.
 - bbb) Der bisherige Buchstabe e wird Buchstabe d.
 - bb) Folgender Satz 3 wird angefügt:

„Es darf keine chronische Sprachstörung vorliegen auf Grund der Notwendigkeit, Mitteilungen laut und deutlich auszutauschen.“
- c) Unterabschnitt 2.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe a werden nach dem Wort „Untersuchung“ ein Komma und die Wörter „die auch die Prüfung der Anforderungen des Unterabschnittes 1.1 umfasst“ eingefügt.
 - bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen und Hörvermögen) und des Sprachvermögens, die die Prüfung der Anforderungen der Unterabschnitte 1.2 und 1.3 umfasst;“.
- d) Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„3. Mindestinhalt der regelmäßigen und anlassbezogenen ärztlichen Untersuchungen sowie der anlassbezogenen psychologischen Untersuchungen“.

bb) Nach der Überschrift wird folgende Zwischenüberschrift eingefügt:

„3.1 Regelmäßige und anlassbezogene ärztliche Untersuchungen“.

cc) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In dem Satzteil vor Buchstabe a werden nach dem Wort „regelmäßigen“ die Wörter „und die anlassbezogenen“ eingefügt.

bbb) In Buchstabe a werden nach dem Wort „Untersuchung“ ein Komma und die Wörter „die auch die Prüfung der Anforderungen des Unterabschnittes 1.1 umfasst“ eingefügt.

ccc) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) eine Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen und Hörvermögen) und des Sprachvermögens, die die Prüfung der Anforderungen der Unterabschnitte 1.2 und 1.3 umfasst;“.

ddd) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) eine Untersuchung auf Betäubungsmittel, psychotrope Arzneimittel und Alkoholmissbrauch, sofern jeweils klinisch angezeigt.“

dd) Folgender Unterabschnitt 3.2 wird angefügt:

„3.2 Anlassbezogene psychologische Untersuchungen

Erfüllt ein Triebfahrzeugführer die Anforderungen der Einstellungsuntersuchung, so umfassen die anlassbezogenen Untersuchungen folgende Bereiche:

a) kognitive Fähigkeiten: Aufmerksamkeit und Konzentration, Gedächtnis, Wahrnehmungsfähigkeit, Urteilsvermögen;

b) Kommunikation;

c) psychomotorische Fähigkeiten: Reaktionsgeschwindigkeit, Koordination der Hände;

d) tätigkeitsrelevante Persönlichkeits- und Einstellungsfaktoren.“

23. In der Anlage 5 werden in der Überschrift die Wörter „und § 6 Absatz 1“ durch ein Komma und die Wörter „§ 6 Absatz 1, § 7a Absatz 3 Satz 1 und § 11 Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.

24. In der Anlage 6 werden in der Überschrift die Wörter „§ 5 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, § 6 Absatz 1 und § 7 Absatz 7“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2, § 6 Absatz 1, § 7 Absatz 7 und § 7a Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.

25. Die Anlage 7 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „§ 5 Absatz 2 Satz 2, § 6 Absatz 1, § 7 Absatz 7, § 14 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c und § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe e)“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 3 Satz 3, § 6 Absatz 1, § 7 Absatz 7 und § 7a Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.
- b) Abschnitt 6 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 5 wird wie folgt geändert:
- aaa) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „freigestellt“ durch das Wort „ausgenommen“ ersetzt.
- bbb) In den Buchstaben a und c wird jeweils das Wort „Freistellung“ durch das Wort „Ausnahme“ ersetzt.
- bb) In Satz 7 wird das Wort „Freistellung“ durch das Wort „Ausnahme“ ersetzt.
- cc) Folgender Satz wird angefügt:
- „Abweichend von den Sätzen 1 bis 3 können Unternehmer in Zusammenarbeit mit einem oder mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmern Pilotprojekte nach Maßgabe des Anhangs VI Nummer 8 Absatz 4 bis 10 der Richtlinie 2007/59/EG durchführen, um andere Möglichkeiten zur Gewährleistung einer wirksamen Kommunikation zu erproben.“

26. Die Anlage 8 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden nach der Angabe „§ 6 Absatz 3“ die Wörter „und § 7 Absatz 1 Satz 2“ eingefügt.
- b) In Abschnitt 1 wird Satz 3 durch die folgenden Sätze ersetzt:
- „Der Einsatz von geeigneten Simulatoren ist vorgeschrieben, um in der praktischen Ausbildung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B insbesondere das Verhalten in außergewöhnlichen Arbeitssituationen und selten anzuwendende Regeln zu üben, die nicht in der Wirklichkeit trainiert werden können. Im Übrigen sollen Simulatoren zum Einsatz kommen. Die Ausstattung des einzusetzenden Simulators hat den zukünftigen Einsatzbereich des Auszubildenden abzubilden. Hierfür sind gemäß dem zukünftigen Einsatzbereich die entsprechenden Funktionen und Anforderungen zu erfüllen:
- a) Wiedergabe unterschiedlicher Signalsysteme, insbesondere des Haupt-/Vorsignal- und Kombinations-Signalsystems und des Europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS,
- b) Abbildung unterschiedlicher Brems- und Beschleunigungscharakteristiken, insbesondere unter der Berücksichtigung der Extremwerte bei leichten Personenzügen und Güterzügen bei günstigen und ungünstigen Bedingungen, wie beispielsweise Laub, Eis, nasse Schienen,
- c) Simulation außergewöhnlicher Situationen, wie beispielsweise Betriebsgefahren, Störungen, Defekte,
- d) Abbildung gängiger Wetter- und Sichtbedingungen,
- e) Vorhandensein eines realitätsnahen Führerpults mit entsprechenden Bedieneinrichtungen und Zugfunkeinrichtungen.“

27. Die Anlage 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 1 Teil 3 Nummer 20 und 21 wird jeweils die Angabe „§ 19 Absatz 3“ durch die Angabe „§ 19a Absatz 1“ ersetzt.
- b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Im einleitenden Satzteil werden nach dem Wort „Gültigkeitsfeststellung“ die Wörter „sowie zur Feststellung des Vorliegens der nach § 5 Absatz 1 erforderlichen Voraussetzungen“ eingefügt.
 - bb) Die Buchstaben d und e werden wie folgt gefasst:
 - „d) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, um die Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG zu untersuchen;
 - e) der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung oder jeder Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 zur Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und“.

28. Die Anlage 10 wird wie folgt geändert:

- a) Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Teil 2 Nummer 9 und 9.1 wird jeweils das Wort „Unternehmens“ durch das Wort „Unternehmers“ ersetzt.
 - bb) Teil 3 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In den Nummern 24 und 25 werden jeweils die Wörter „§ 12 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 TfV“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 2 in Verbindung mit § 5 Absatz 3 TfV“ ersetzt.
 - bbb) In den Nummern 24.2 und 25.2 wird jeweils die Angabe „§ 5 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 5 Absatz 3“ und jeweils die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.
 - cc) In Teil 4 Nummer 29.1 werden die Wörter „Anlage 7 Nummer 6“ durch die Wörter „Anlage 7 Abschnitt 6“ ersetzt.
- b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Im einleitenden Satzteil werden nach den Wörtern „Gültigkeitsfeststellung von Zusatzbescheinigungen“ die Wörter „sowie zur Feststellung des Vorliegens der nach § 5 Absatz 3 erforderlichen Voraussetzungen“ eingefügt.
 - bb) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:
 - „c) der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung oder jeder Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 zur Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und“.

29. Die Anlage 11 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anlage 11

(zu § 11 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 4 Satz 2)

Häufigkeit der regelmäßigen Untersuchungen und Überprüfungen“.

- b) In Abschnitt 1 wird in der Überschrift nach dem Wort „regelmäßigen“ das Wort „ärztlichen“ eingefügt.
- c) Nach Abschnitt 1 wird folgender Abschnitt 2 eingefügt:

„2. Häufigkeit der regelmäßigen Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse

Bei regelmäßigen Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse ist folgende Mindesthäufigkeit einzuhalten: alle drei Jahre.“
- d) Der bisherige Abschnitt 2 wird Abschnitt 3 und wie folgt geändert:
 - aa) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„3. Häufigkeit der regelmäßigen Überprüfungen zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Zusatzbescheinigung“.
 - bb) In Buchstabe b wird das Wort „Infrastrukturkenntnisse“ durch die Wörter „infrastrukturbezogene Fachkenntnisse“ ersetzt.
 - cc) In Buchstabe c wird das Wort „Fahrzeugkenntnisse“ durch die Wörter „fahrzeugbezogene Fachkenntnisse“ ersetzt.

30. Die Anlage 12 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Europäisches Modell“ ersetzt.
- b) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Überschrift wird das Wort „Gemeinschaftsmodells“ durch die Wörter „Europäischen Modells“ ersetzt.
 - bb) Im ersten Halbsatz wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Europäische Modell“ ersetzt.
- c) In Abschnitt 4 wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ durch die Wörter „Europäisches Modell“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung

Die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung vom 22. November 2013 (BGBl. I S. 4008), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2242) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 1 Absatz 1 werden nach dem Wort „Triebfahrzeugführerscheinverordnung“ die Wörter „vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705, 1010)“ gestrichen.

2. In § 3 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „als Prüfungsorganisationen anerkannt“ durch die Wörter „als Prüfer oder als Prüfstelle anerkannt“ ersetzt.
3. § 7 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Prüfer müssen die Anforderungen nach § 15 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 5 und 7 bis 11 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfüllen.“
4. § 8 Absatz 2 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Wird die Prüfung in der Sprache eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union durchgeführt, muss die Prüfungsorganisation sicherstellen, dass

 1. die Prüfer über ausreichende Sprachkenntnisse entsprechend dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen^{*)} verfügen und
 2. der Prüfling über ausreichende Sprachkenntnisse entsprechend dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügt.“
5. In § 9 Absatz 3 Satz 2 und in § 10 Absatz 6 Satz 2 werden jeweils nach dem Wort „Niederschrift“ die Wörter „innerhalb von sechs Wochen nach Abschluss des Prüfungsteils“ eingefügt.
6. § 18 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Darin sind die bestandenen und die nicht bestandenen Teile der Prüfung anzugeben.“
7. In der Anlage 1 wird vor dem Abschnitt „Schriftlicher Teil der Prüfung“ das Wort „Prüfungsorganisation“ durch das Wort „Prüfstelle“ ersetzt.
8. In der Anlage 3 werden in der letzten Zeile des Musters die Wörter „Die Prüfungsorganisation“ durch die Wörter „Namen der Prüfer und, im Falle einer Prüfstelle, zusätzlich der Name der Stelle“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt

Die Anlage Teil I Abschnitt 10 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt vom 21. Juli 2021 (BGBl. I S. 3182), die zuletzt durch Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (*Zweite Verordnung zur Novellierung der Trinkwasserverordnung*) vom ... (BGBl. I Nr. ...) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 10.3 werden in der Spalte „Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 19 Absatz 3 Satz 1 TfV“ durch die Angabe „§ 19a Absatz 1 TfV“ ersetzt.
2. Die Nummern 10.5 bis 10.7 werden durch die folgenden Nummern 10.5 bis 10.14 ersetzt:

^{*)} Amtlicher Hinweis: Dieser Referenzrahmen ist erschienen unter dem Titel „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen, Begleitband“, ISBN: 978-3-12-676999-0, © Ernst Klett Sprachen GmbH, Stuttgart, 2020.

„Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
10.5	Anerkennung und Überwachung einer Person als Ausbilder	§ 14 Absatz 2 und § 18 Absatz 3 oder § 14d und § 18 Absatz 3 TfV	1 320 Euro
10.6	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als Ausbildungsstelle	§ 14 Absatz 3 und § 18 Absatz 3 oder § 14d und § 18 Absatz 3 TfV	2 340 Euro
10.7	Vereinfachtes Anerkennungsverfahren und Überwachung einer Person als Ausbilder	§ 14 Absatz 2 i. V. m. § 14c Absatz 2 und § 18 Absatz 3 oder § 14d und § 18 Absatz 3 TfV	852 Euro
10.8	Vereinfachtes Anerkennungsverfahren und Überwachung einer Stelle als Ausbildungsstelle	§ 14 Absatz 3 i. V. m. § 14c Absatz 2 und § 18 Absatz 3 oder § 14d und § 18 Absatz 3 TfV	1 320 Euro
10.9	Anerkennung und Überwachung einer Person als Prüfer	§ 15 Absatz 2 und § 18 Absatz 3 TfV	1 320 Euro
10.10	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als Prüfstelle	§ 15 Absatz 3 und § 18 Absatz 3 TfV	2 340 Euro
10.11	Vereinfachtes Anerkennungsverfahren und Überwachung einer Person als Prüfer	§ 15 Absatz 2 i. V. m. § 15c Absatz 2 und § 18 Absatz 3 TfV	852 Euro
10.12	Vereinfachtes Anerkennungsverfahren und Überwachung einer Stelle als Prüfstelle	§ 15 Absatz 3 i. V. m. § 15c Absatz 2 und § 18 Absatz 3 TfV	1 320 Euro
10.13	Anerkennung und Überwachung einer Person als Arzt oder Psychologe für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV	§ 16 Absatz 2 und § 18 Absatz 3 oder § 16 Absatz 3 und § 18 Absatz 3 oder § 16b Absatz 2 und § 18 Absatz 3 TfV	996 Euro
10.14	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV	§ 16 Absatz 4 und § 18 Absatz 3 oder § 16b Absatz 2 und § 18 Absatz 3 TfV	1 596 Euro“.

3. Die bisherige Nummer 10.8 wird Nummer 10.15 und in der Spalte „Rechtsgrundlage“ wird die Angabe „Absatz 3“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung und die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung sind an die Verordnung (EU) 2019/554 zur Änderung des Anhangs VI der Richtlinie 2007/59/EG und an den Beschluss 2011/765/EU zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeug-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG anzupassen. Ferner werden Regelungen aus der Empfehlung 2011/766/EU über das Verfahren zur Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer und von Triebfahrzeugführer-Prüfern gemäß der Richtlinie 2007/59/EG berücksichtigt. Darüber hinaus sind Verweise auf weitere neue und geänderte EU-Vorschriften sowie nationale Vorschriften zu aktualisieren, die Auswirkungen auf den Triebfahrzeugführerschein haben.

Des Weiteren sind Erfahrungen aus der Praxis und Rückmeldungen vom Eisenbahnsektor, die eine Verbesserung der Ausbildungsqualität fordern, zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die ausreichende Berücksichtigung von besonderen und seltenen Betriebssituationen in Ausbildung und Prüfung zu legen. Darüber hinaus dienen Ergänzungen und Konkretisierungen im Entwurf der Transparenz und der Orientierung für Antragstellende, welchen Anforderungen sie genügen müssen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im neuen § 5 Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung werden die Regelungen über die Zuverlässigkeit eines Triebfahrzeugführers weiter konkretisiert. Des Weiteren gilt eine bestandene Abschlussprüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst für die Teile, die inhaltsgleich mit den erforderlichen Prüfungen für die Zusatzbescheinigung sind, als Nachweis für die Prüfungen der fahrzeugbezogenen und infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse. Nach § 6 Absatz 4 können Eisenbahnen mit einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung ohne Anerkennung nach § 14 nur noch Personal, das sie verantwortlich einsetzen, ausbilden. Wenn sie externes Personal ausbilden möchten, benötigen sie eine Anerkennung nach § 14. In der praktischen Ausbildung und in der praktischen Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B ist in § 6 Absatz 3 und § 7 Absatz 1 der Einsatz von Simulatoren nun zwingend vorgeschrieben. Diese Verpflichtung muss erst ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung eingehalten werden.

Zur besseren Berücksichtigung des Beschlusses 2011/765/EU und der Empfehlung 2011/766/EU wurde der Abschnitt über die Ausbildungs- und Prüfungsorganisation in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung überarbeitet. Neu ist vor allem, dass die Anerkennung von Ärzten, Psychologen und Stellen, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführern durchführen, auf fünf Jahre begrenzt ist und dann eine Verlängerung der Anerkennung um jeweils fünf Jahre erforderlich wird. In der Anlage 7 wird eine Erprobungsklausel eingeführt, die auf die Regelung der Verordnung (EU) 2019/554 zur Durchführung von Pilotprojekten verweist, um abweichende Regelungen zu den Sprachvorgaben der Triebfahrzeugführerscheinverordnung im Rahmen von Pilotprojekten zu erproben. In der Anlage 8 werden die Anforderungen an einen Simulator aufgeführt. Darüber hinaus

wurden des Weiteren redaktionelle Änderungen vorgenommen, um die Verweise auf neue EU-Vorschriften und auf neue nationale Vorschriften zu aktualisieren.

Die Änderungen in der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung sind in erster Linie redaktioneller Natur.

Die Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt schafft gesonderte Gebührentatbestände für die Anerkennung jeweils von Personen und Stellen in Bezug auf die Ausbildung, Prüfung und Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen. Neu ist, dass für die Überwachung der anerkannten Personen und Stellen Gebühren erhoben werden.

III. Alternativen

Das Beibehalten des gesetzlichen Status quo und das Abwarten bis zu einer Neufassung der Richtlinie 2007/59/EG wurden erwogen, aber im Ergebnis abgelehnt, weil das Abwarten bis zu einer neuen europäischen Regelung sich noch hinziehen wird. Des Weiteren haben sich notwendige Anpassungen aufgrund von weiteren europäischen Vorschriften ergeben, wie aufgrund der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union.

Mit dieser Änderungsverordnung wird grundsätzlich an den bisherigen Regelungen festgehalten. Systemänderungen bleiben mit dieser Änderungsverordnung außen vor, weil auf EU-Ebene die Richtlinie 2007/59/EG überarbeitet wird. Mögliche Widersprüche zum künftigen EU-Recht, die dann in Kürze zu bereinigen wären, sollten daher nicht geschaffen werden. Dies würde den Eisenbahnsektor unnötig belasten. Für weitreichende Änderungen ist daher die neue EU-Regelung abzuwarten.

Die Pflicht, die praktische Ausbildung und die praktische Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B unter Einsatz eines Simulators durchzuführen, soll eingeführt werden, um das Verhalten bei betrieblichen Besonderheiten sowie die Handlungssicherheit der Auszubildenden und der Prüflinge in selten auftretenden Gefahrensituationen adäquat ausbilden und prüfen zu können. Eine praktische Prüfung ohne Einsatz eines Simulators kann nicht die Gewähr dafür bieten, dass die in den Anlagen 6 und 7 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung aufgeführten Prüfungsgegenstände ausreichend geprüft werden.

Die Befristung der Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen soll eingeführt werden, um zu gewährleisten, dass sich diese regelmäßig mit dem sie betreffenden Recht und den für die Anerkennung nötigen Voraussetzungen auseinandersetzen. Das Erfordernis einer Verlängerung der Anerkennung und der damit verbundenen regelmäßigen Überprüfung des Fortbestehens der Voraussetzungen für die Anerkennung verhindert somit, dass die Anerkennung trotz fehlender geeigneter Weiterbildung erhalten bleibt, und dient damit der Eisenbahnsicherheit. Die Änderung der bisherigen Regelung dient zudem der Anpassung an die bereits herrschende Praxis in Bezug auf die Ausbildungs- und Prüfungsorganisation sowie an die Praxis in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Der Wegfall einer befristeten Anerkennung bei fehlender Beantragung einer Verlängerung sorgt zudem dafür, dass das Register von nicht mehr im Eisenbahnsektor praktizierenden Ärzten und Psychologen bereinigt wird. Schließlich dient die zeitliche Befristung einer sachlich angezeigten Gleichbehandlung aller von der zuständigen Behörde anerkannten Personen und Stellen, denn im Eisenbahnbereich sind Anerkennungen grundsätzlich auf fünf Jahre begrenzt.

IV. Regelungskompetenz

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, Nummer 13 und 15 jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 sowie § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a und c jeweils in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes;
- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes;
- Artikel 3: § 22 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 des Bundesgebührengesetzes.

Die Verordnung unterliegt der Zustimmung des Bundesrates.

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

Das Vorhaben dient der Anpassung an EU-Recht und ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Die Vorschriften werden an die Verordnung (EU) 2019/554 zur Änderung des Anhangs VI der Richtlinie 2007/59/EG und an die Vorschriften der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union angepasst. Außerdem werden die Vorschriften an den Beschluss 2011/765/EU zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeug-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie an die Empfehlung 2011/766/EU über das Verfahren zur Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer und von Triebfahrzeugführer-Prüfern gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angepasst.

Völkerrechtliche Vereinbarungen stehen der Verordnung nicht entgegen.

VI. Regelungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben trägt dazu bei, die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zu erreichen.

Das Vorhaben berührt positiv das SDG 4 „Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten des lebenslangen Lernens für alle fördern“. Einheitliche und anspruchsvolle Anerkennungsvoraussetzungen für Ausbilder und Ausbildungsstellen sowie für Prüfer und Prüfstellen leisten einen Beitrag für eine gerechte und hochwertige Bildung von Triebfahrzeugführern.

Darüber hinaus ist das SDG 8 „Menschenwürdiges Arbeiten und Wirtschaftswachstum“ mittelbar positiv vom Regelungsvorhaben berührt: Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung dient dazu, den Triebfahrzeugführern den Wechsel zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, aber auch zwischen unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen zu erleichtern und ganz allgemein die Anerkennung der Triebfahrzeugführerscheine und der Zu-

satzbescheinigungen durch alle Beteiligten im Eisenbahnsektor zu vereinfachen. Mit diesem Vorhaben sollen diese Vorschriften aktualisiert werden. Da ein starker, wettbewerbsfähiger Verkehrsträger Schiene die Mobilität der in Deutschland und Europa lebenden Bürgerinnen und Bürger stärkt und die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene befördert, trägt er auch zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum und der Sicherung von Arbeitsplätzen im Eisenbahnsektor bei.

Das Regelungsvorhaben hat Auswirkungen auf das SDG 10 „Ungleichheit innerhalb von und zwischen Staaten verringern“. Die Ausweitung der Zugangsrechte zum Schienennetz auf europäischer Ebene bringt eine Zunahme des grenzüberschreitenden Einsatzes von Triebfahrzeugführern mit sich. Dadurch wächst der Bedarf an Triebfahrzeugführern, die für Dienste in mehr als einem Mitgliedstaat ausgebildet und zertifiziert sind. In Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG dient die Triebfahrzeugführerscheinverordnung der Beseitigung der Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und somit der Erleichterung eines Wechsels zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, aber auch zwischen unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen. Durch die Aktualisierung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an die geänderten europäischen Rechtsvorschriften leistet diese Änderungsverordnung einen Beitrag, die vorgenannten Ziele zu erreichen und stärkt somit den Schienenverkehr. Durch einen europaweit starken Schienenverkehr und die damit einhergehende Mobilität für die Bevölkerung werden mittelbar auch europaweit gleiche Lebensverhältnisse gefördert.

Des Weiteren hat das Vorhaben Auswirkungen auf den Indikatorenbereich „11.2 Mobilität sichern – Umwelt schonen“ der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Mit einer klareren Regelung zur Ausbildungs- und Prüfungsorganisation wird die Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern gestärkt. Besser ausgebildete Triebfahrzeugführer kommen dem Verkehrsträger Schiene zu Gute und stärken diesen im intermodalen Wettbewerb. Dies führt zu einer Steigerung der Attraktivität dieses Verkehrsträgers. Die Verordnung trägt dazu bei, dass der Schienenverkehr wettbewerbs- und zukunftsfähig ist. Eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird erleichtert. Der Schienenverkehr sichert die Mobilität auf umweltschonende Weise. Das Vorhaben hat somit auch Auswirkungen auf den Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Kapitel 1217 des Einzelplans 12 des Bundeshaushaltsplans (Eisenbahn-Bundesamt) werden voraussichtlich Gebühreneinnahmen in Höhe von rund 112 380 Euro jährlich ab der zweiten Jahreshälfte 2023 und in Höhe von rund 194 140 Euro jährlich ab der zweiten Jahreshälfte 2028 vereinnahmt.

Im Rahmen des Personalmehrbedarfs (ab der zweiten Jahreshälfte 2023 0,03 Stellen A 11 nach Anlage 1 des Bundesbesoldungsgesetzes, ab der zweiten Jahreshälfte 2028 0,44 Stellen A 11) entstehen voraussichtlich ab der zweiten Jahreshälfte 2023 jährlich Personal- und Sachmehrausgaben in Höhe von 4 147 Euro und ab der zweiten Jahreshälfte 2028 jährlich von 60 821 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt. Nach dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 29. Juli 2022 (GZ II A 3 – H 1012-10/21/10003 :001; DOK 2022/0565768) belaufen sich die Personal- und Sachmehrausgaben für eine Stelle A 11 durchschnittlich auf 138 230 Euro pro Jahr. Daraus ergibt sich folgende Berechnung für die Jahre ab der zweiten Jahreshälfte 2023: $138\,230\text{ €} \times 0,03\text{ P} = 4\,146,90\text{ €}$. Für die Jahre ab der zweiten Jahreshälfte 2028 ergibt sich folgende Berechnung: $138\,230\text{ €} \times 0,44\text{ P} = 60\,821,20\text{ €}$.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

3. Erfüllungsaufwand

3.1 Berechnungsgrundlagen

Die Lohnkostentabellen 2022 (Stand 21.05.2021) des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom September 2022 wurden zugrunde gelegt.

Aus der Lohnkostentabelle für die Wirtschaft nach Anhang 7 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom September 2022 (Stand 21.05.2021) werden die Lohnkostensätze aus dem Wirtschaftsabschnitt H, Verkehr und Lagerei, zugrunde gelegt (niedriges Qualifikationsniveau 23,20 €/h, mittleres Qualifikationsniveau 28,50 €/h und hohes Qualifikationsniveau 65,20 €/h; Durchschnitt 29,20 €/h).

Die Lohnkostensätze aus der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang 9 des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom September 2022 (Stand 21.05.2021) werden zugrunde gelegt (Kategorie Bund: einfacher Dienst 28,30 €/h, mittlerer Dienst 33,80 €/h, gehobener Dienst 46,50 €/h, höherer Dienst 70,50 €/h; Durchschnitt 42,20 €/h).

3.2 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Der Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger reduziert sich um rund 3 000 Stunden jährlich.

Vorschrift	Vorgabe für den Bürger	Fallzahl	Zeitaufwand in Stunden	
			pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 3 Satz 2 TfV	Für bestandene Prüfungsteile nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst/ § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung, die inhaltsgleich mit Teilen einer Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV sind, gilt die Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV als bestanden	720	- 4,2 h	- 3 024 h
Erläuterungen:				
Für bestandene Prüfungsteile nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst oder nach § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung, die inhaltsgleich mit Teilen einer Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV sind, gilt die Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV als bestanden. Eine nochmalige Prüfung dieser Bestandteile erfolgt nicht mehr.				

Der Wegfall der Prüfungen der fahrzeugbezogenen und der infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse stellt für den Triebfahrzeugführer neben dem Wegfall des zeitlichen Aufwands insbesondere einen psychologischen Vorteil dar.

Die Anzahl der Fälle in Höhe von rund 720 ergibt sich aus den veröffentlichten Zahlen des Bundesinstituts für Berufsbildung über neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport abzüglich einer geschätzten Abbrecherquote von 10 %.

Es wird davon ausgegangen, dass die Ausbildungsunternehmen bestrebt sind, die Auszubildenden derart auszubilden, dass der künftige Triebfahrzeugführer im Unternehmen nach der Ausbildung eingesetzt werden kann. Dies wird in kleineren Unternehmen leichter umsetzbar sein als in großen Unternehmen. Letztendlich entscheidet der Unternehmer im Rahmen seiner Sicherheitsverantwortung, ob in Bezug auf die Prüfungsteile eine Inhaltsgleichheit gegeben ist. Da die Inhaltsgleichheit der Prüfungen in jedem Einzelfall zu prüfen ist, kann es sich hierbei nur um eine grobe Schätzung handeln. Es wird geschätzt, dass pro Fall 0,7 Prüfungen entfallen können. Pro Prüfung wird ein durchschnittlicher Zeitwert von rund sechs Stunden angesetzt.

Daraus ergibt sich folgende Berechnung für die jährliche Reduktion:

$$720 \text{ Fälle} \times 0,7 \text{ Prüfungen} \times 6 \text{ h} = 3\,024 \text{ h.}$$

Vorschrift	Vorgabe für den Bürger Informationspflicht	Fallzahl	Zeitaufwand in Stunden	
			pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 3 Satz 3 TfV	Vorlage eines Zertifikats Deutsch auf dem Niveau B 1			

Erläuterungen:

Nach § 5 Absatz 3 Satz 3 TfV kann der Triebfahrzeugführer seine deutschen Sprachkenntnisse auch mit Vorlage eines Zertifikats Deutsch auf dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen einer Sprachschule nachweisen. Hierbei handelt es sich um eine Erleichterung, weil bislang lediglich Sprachnachweise von Sprachschulen akzeptiert werden, die vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt wurden.

Die Erleichterung bzw. der Vorteil der neuen Regelung besteht darin, dass es eine größere Auswahl an Sprachschulen gibt. Diese sind gegebenenfalls günstiger als die vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Sprachschulen, weil ein Eisenbahnbezug nicht bestehen muss. Dies ändert aber nichts am Aufwand für das Zertifikat. Eventuell besitzt der Triebfahrzeugführer bereits ein Zertifikat B 1 und muss kein weiteres Zertifikat B 1 von einer vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Schule erwerben. Aufgrund der schätzungsweise geringen Zahl der Fälle ist die Reduzierung des Erfüllungsaufwands vernachlässigbar.

3.3 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich durch diese Verordnung zunächst der Erfüllungsaufwand um rund 261 950 Euro. Ab der zweiten Jahreshälfte 2024 erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf rund 975 550 Euro pro Jahr. Der jährliche Erfüllungsaufwand erhöht sich ab der zweiten Jahreshälfte 2028 auf rund 991 840 Euro pro Jahr. Ab der zweiten Jahreshälfte 2023 ist eine Informationspflicht mit Bürokratiekosten in Höhe von ca. 935 Euro jährlich und ab der zweiten Jahreshälfte 2028 sind drei Informationspflichten mit Bürokratiekosten in Höhe von ca. 17 230 Euro jährlich im Erfüllungsaufwand enthalten.

Für bestandene Prüfungsteile nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst/ § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung, die inhaltsgleich mit Teilen einer Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV sind, gilt die Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV als bestanden

§ 5 Absatz 3 Satz 2 TfV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	720	- 262 886 €			

Erläuterungen:

Für bestandene Prüfungsteile nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst oder nach § 7 Absatz 1 der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung, die inhaltsgleich mit Teilen einer Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV sind, gilt die Prüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 TfV als bestanden. Eine nochmalige Prüfung dieser Bestandteile erfolgt nicht mehr. Der Wegfall der Prüfungen der fahrzeugbezogenen und der infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse stellt neben der Einsparung von Kosten einen organisatorischen Vorteil dar.

Die Anzahl der Fälle in Höhe von rund 720 ergibt sich aus den veröffentlichten Zahlen des Bundesinstituts für Berufsbildung über neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport abzüglich einer geschätzten Abbrecherquote von 10 %.

Es wird davon ausgegangen, dass die Ausbildungsunternehmen bestrebt sind, die Auszubildenden derart auszubilden, dass der künftige Triebfahrzeugführer im Unternehmen nach der Ausbildung eingesetzt werden kann. Dies wird in kleineren Unternehmen leichter umsetzbar sein als in großen Unternehmen. Letztendlich entscheidet der Unternehmer im Rahmen seiner Sicherheitsverantwortung, ob in Bezug auf die Prüfungsteile eine Inhaltsgleichheit gegeben ist. Da die Inhaltsgleichheit der Prüfungen in jedem Einzelfall zu prüfen ist, kann es sich hierbei nur um eine grobe Schätzung handeln. Es wird geschätzt, dass pro Fall 0,7 Prüfungen entfallen können.

Die Vorbereitung, die Durchführung und die Dokumentation der Prüfungen über die in den Anlagen 6 und 7 TfV aufgeführten Themen können in diesen Fällen wegfallen. Es wird angenommen, dass pro Prüfung ein durchschnittlicher Zeitaufwand von acht Stunden eingespart werden kann. Da die Durchführung von Prüfungen eine anspruchsvolle Aufgabe ist, wird von einem hohen Qualifikationsniveau des Prüfers ausgegangen. Hierfür beträgt der Standardlohnkostensatz aus dem Wirtschaftsabschnitt H, Verkehr und Lagerei, 65,20 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

720 Fälle x 0,7 Prüfungen x 8 h x 65,20 €/h = 262 886,40 Euro.

Einsatz eines Simulators in der praktischen Ausbildung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B

§ 6 Absatz 3 Satz 2 i. V. m. Anlage 8 TfV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	1 000			990 000 €	

Erläuterungen:

§ 6 Absatz 3 Satz 2 und Anlage 8 Nummer 1 Satz 3 ff. TfV schreiben den Einsatz eines Simulators in der praktischen Ausbildung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B vor, der bislang lediglich auf freiwilliger Basis zum Einsatz gekommen ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass ca. 4 000 Ausbildungen pro Jahr für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B durchgeführt werden. Nach Schätzungen des Sektors werden bei 75 % der Ausbildungen bereits Simulatoren eingesetzt. Geschätzt wird, dass somit ca. 3 000 dieser Ausbildungen bereits heute unter Zuhilfenahme eines Simulators erfolgen.

Es wird vermutet, dass Simulatoren überwiegend gemietet werden. Es besteht auch die Möglichkeit, einen Simulator zu erwerben. Diese Möglichkeit wird nicht weiter beleuchtet, denn ein Unternehmer entscheidet sich für den Erwerb eines Simulators, wenn dieser für ihn insgesamt kostengünstiger ist als die Miete eines solchen Geräts. Die anfallenden Kosten für die Miete decken somit auch die Fallgruppe „Erwerb eines Simulators“ ab.

Für etwa 1 000 Ausbildungen werden Simulatoren gemietet. In jeder Ausbildung wird für den Einsatz eines Simulators ein zeitlicher Aufwand von sechs Stunden pro Auszubildenden angesetzt. Die Mietkosten betragen nach Auskunft des Sektors im Mittel der verfügbaren Simulatormodelle ca. 165 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

1 000 Fälle x 6 h x 165 €/h = 990 000 €.

Dieser Erfüllungsaufwand wird erstmals zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung entstehen.

Ausbildung durch Eisenbahnen mit Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung auf das von ihnen verantwortlich eingesetzte Personal begrenzt – mehr Anerkennungen nach § 14 TfV

§ 6 Absatz 4 TfV § 14 TfV (Informationspflicht)	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	20	0,2	934 €			

Erläuterungen:

Eisenbahnen, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, dürfen ohne Anerkennung nach § 14 TfV ausbilden. Bislang galt diese Regelung ohne Beschränkung sowohl für eigenes als auch für externes Personal. Nun dürfen sie auf Grundlage des § 6 Absatz 4 TfV nur noch Personal, das sie verantwortlich einsetzen, ausbilden. Dies hat zur Folge, dass die Anzahl der Anerkennungen nach § 14 TfV steigen wird.

Nach Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden sich voraussichtlich rund 20 Eisenbahnen zukünftig nach § 14 TfV anerkennen lassen, die bislang aufgrund der erteilten Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung auch externes Personal ausgebildet haben. Nun müssen diese Unternehmen einen Antrag auf Anerkennung der Ausbildungseinrichtung stellen und Nachweise nach § 14 TfV zusammentragen. Es handelt sich hierbei um einen formalen Akt. Gegenüber der Abbildung der Schulungsprogramme im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems verursacht die Antragstellung voraussichtlich einen Mehraufwand von rund acht Stunden. Die Anerkennung wird für fünf Jahre erteilt, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Der durchschnittliche Standardlohnkostensatz für die Wirtschaft beträgt 29,20 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $8 \text{ h} \times 29,20 \text{ €/h} \times 20 \text{ Fälle} \times 0,2 = 934,20 \text{ €}$.

Einsatz eines Simulators in der praktischen Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B

§ 7 Absatz 1 Satz 2 TfV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	1 000			247 500 €	

Erläuterungen:

§ 7 Absatz 1 Satz 2 TfV schreibt den Einsatz eines Simulators in der praktischen Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B vor, der bislang lediglich auf freiwilliger Basis zum Einsatz gekommen ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt schätzt, dass jährlich ca. 4 000 praktische Prüfungen für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B an Simulatoren durchgeführt werden müssen. Diese Anzahl entspricht der Anzahl der Ausbildungen, bei denen für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B ausgebildet wird. Es ist zu berücksichtigen, dass einerseits Ausbildungen abgebrochen werden, andererseits Wiederholungsprüfungen stattfinden. Nach Schätzungen des Sektors werden bei 75 % der Prüfungen bereits Simulatoren eingesetzt. Geschätzt wird, dass somit ca. 3 000 dieser Prüfungen unter Zuhilfenahme eines Simulators erfolgen.

Es wird vermutet, dass Simulatoren überwiegend gemietet werden. Es besteht auch die Möglichkeit, einen Simulator zu erwerben. Diese Möglichkeit wird nicht weiter beleuchtet, denn ein Unternehmer entscheidet sich für den Erwerb eines Simulators, wenn dieser für ihn insgesamt kostengünstiger ist als die Miete eines solchen Geräts. Die anfallenden Kosten für die Miete decken somit auch die Fallgruppe „Erwerb eines Simulators“ ab.

Für etwa 1 000 Prüfungen werden Simulatoren gemietet. In jeder praktischen Prüfung wird für den Einsatz eines Simulators eine Dauer von etwa einer Stunde bis zwei Stunden

(Durchschnitt 1,5 Stunden) angesetzt. Die Mietkosten betragen nach Auskunft des Sektors im Mittel der verfügbaren Simulatormodelle ca. 165 € pro Stunde. Es ergeben sich jährliche Kosten in Höhe von 247 500 € (165 €/h x 1,5 h x 1 000 Fälle).

Dieser Erfüllungsaufwand wird erstmals zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung entstehen.

Verlängerung der Anerkennung als Arzt oder Psychologe für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV

§ 16b Absatz 2 TfV (Informationspflicht)	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	130	0,2	6 074 €			

Erläuterungen:

Nach § 16b Absatz 2 TfV müssen Ärzte und Psychologen, die Untersuchungen nach Anlage 4 TfV durchführen, ihre Anerkennung alle fünf Jahre verlängern lassen. Bislang galt die Anerkennung unbefristet.

Derzeit sind rund 130 Ärzte und Psychologen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt. Diese 130 Personen müssen also einen Antrag auf Verlängerung der Anerkennung beim Eisenbahn-Bundesamt stellen und Nachweise nach § 16b Absatz 2 TfV vorlegen. Dieser Aufwand nimmt voraussichtlich rund acht Stunden in Anspruch. Die Verlängerung wird für fünf Jahre erteilt, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Der durchschnittliche Standardlohnkostensatz für die Wirtschaft beträgt 29,20 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $8 \text{ h} \times 29,20 \text{ €/h} \times 130 \text{ Fälle} \times 0,2 = 6\,073,60 \text{ €}$.

Dieser Erfüllungsaufwand wird erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung entstehen.

Verlängerung der Anerkennung als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV

§ 16b Absatz 2 TfV (Informationspflicht)	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	175	0,2	10 220 €			

Erläuterungen:

Nach § 16b Absatz 2 TfV müssen zuständige Stellen für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV ihre Anerkennung alle fünf Jahre verlängern lassen. Bislang galt die Anerkennung unbefristet.

Derzeit sind rund 175 Stellen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt. Diese 175 Stellen

müssen also einen Antrag auf Verlängerung der Anerkennung beim Eisenbahn-Bundesamt stellen und Nachweise nach § 16b Absatz 2 TfV vorlegen. Dieser Aufwand nimmt voraussichtlich rund zehn Stunden in Anspruch. Die Verlängerung wird für fünf Jahre erteilt, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Der durchschnittliche Standardlohnkostensatz für die Wirtschaft beträgt 29,20 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $10 \text{ h} \times 29,20 \text{ €/h} \times 175 \text{ Fälle} \times 0,2 = 10\,220 \text{ €}$.

Dieser Erfüllungsaufwand wird erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung entstehen.

3.4 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

3.4.1 Bundesebene

Auf Bundesebene entsteht ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2 440 Euro ab der zweiten Jahreshälfte 2023. Ab der zweiten Jahreshälfte 2028 beläuft sich der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand auf ca. 34 120 Euro.

mehr Anerkennungen nach § 14 TfV durch Eisenbahnen mit Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung						
§ 6 Absatz 4 TfV § 14 TfV	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
		20	0,2	3 627 €		

Erläuterungen:

Eisenbahnen, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, dürfen ohne Anerkennung nach § 14 TfV ausbilden. Bislang galt diese Regelung ohne Beschränkung sowohl für eigenes als auch für externes Personal. Nun dürfen sie auf Grundlage des § 6 Absatz 4 TfV nur noch Personal, das sie verantwortlich einsetzen, ausbilden. Dies hat zur Folge, dass das Eisenbahn-Bundesamt mehr Anerkennungen nach § 14 TfV durchführen wird.

Nach Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden sich rund 20 weitere Eisenbahnen aufgrund der geänderten Regelung des § 6 Absatz 4 TfV nach § 14 TfV anerkennen lassen. Ein Anerkennungsverfahren erfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein Bescheid zu erstellen. Außerdem muss das Register geführt werden. Darüber hinaus wird die Eisenbahn im Anerkennungszeitraum vom Eisenbahn-Bundesamt überwacht. Für diese Tätigkeiten werden durchschnittlich rund 19,5 Stunden benötigt. Die Anerkennung muss alle fünf Jahre verlängert werden, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Diese Aufgaben werden durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes wahrgenommen. Die Lohnkosten liegen bei 46,50 Euro pro Stunde. Daraus erfolgt folgende Berechnung:

$19,5 \text{ h} \times 46,50 \text{ €/h} \times 20 \text{ Fälle} \times 0,2 = 3\,627 \text{ €}$.

Vereinfachtes Anerkennungsverfahren für die Ausbildungsorganisation in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse bei Anerkennung in einem anderen Mitgliedstaat

§ 14c Absatz 2 TfV	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	5	0,2	- 395 €			

Erläuterungen:

Nach § 14c Absatz 2 TfV erkennt das Eisenbahn-Bundesamt die Ausbildungsorganisation, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt wurde, nur noch in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse in einem vereinfachten Anerkennungsverfahren an.

Nach Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden sich voraussichtlich fünf Ausbildungsstellen nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren anerkennen lassen. Eine Anerkennung nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren umfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein Bescheid zu erstellen. Außerdem muss das Register geführt und die Ausbildungsorganisation überwacht werden. Für diese Tätigkeiten werden durchschnittlich rund elf Stunden benötigt. Da das eigentliche Anerkennungsverfahren 19,5 Stunden in Anspruch nimmt, verkürzt sich das vereinfachte Anerkennungsverfahren um 8,5 Stunden. Die Anerkennung muss alle fünf Jahre verlängert werden, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Diese Aufgaben werden durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes wahrgenommen. Die Lohnkosten liegen bei 46,50 Euro pro Stunde. Der verringerte Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt: $8,5 \text{ h} \times 46,50 \text{ €/h} \times 5 \text{ Fälle} \times 0,2 = 395,25 \text{ €}$.

Vereinfachtes Anerkennungsverfahren für die Prüfungsorganisation in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse bei Anerkennung in einem anderen Mitgliedstaat

§ 15c Absatz 2 TfV	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	10	0,2	- 791 €			

Erläuterungen:

Nach § 15c Absatz 2 TfV erkennt das Eisenbahn-Bundesamt die Prüfungsorganisation, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt wurde, nur noch in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse in einem vereinfachten Anerkennungsverfahren an.

Nach Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden sich voraussichtlich zehn Prüfstellen nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren anerkennen lassen. Eine Anerkennung nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren umfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein

Bescheid zu erstellen. Außerdem muss das Register geführt und die Prüfstellen überwacht werden. Für diese Tätigkeiten werden durchschnittlich rund elf Stunden benötigt. Da das eigentliche Anerkennungsverfahren 19,5 Stunden in Anspruch nimmt, verkürzt sich das vereinfachte Anerkennungsverfahren um 8,5 Stunden. Die Anerkennung muss alle fünf Jahre verlängert werden, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Diese Aufgaben werden durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes wahrgenommen. Die Lohnkosten liegen bei 46,50 Euro pro Stunde. Der verringerte Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt: $8,5 \text{ h} \times 46,50 \text{ €/h} \times 10 \text{ Fälle} \times 0,2 = 790,50 \text{ €}$.

Verlängerung der Anerkennung als Arzt oder Psychologe für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV

§ 16b Absatz 2 TfV	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	130	0,2	10 035 €			

Erläuterungen:

Nach § 16b Absatz 2 TfV verlängert das Eisenbahn-Bundesamt Ärzten und Psychologen, die Untersuchungen nach Anlage 4 TfV durchführen, ihre Anerkennung alle fünf Jahre. Bislang galt die Anerkennung unbefristet.

Derzeit gibt es rund 130 anerkannte Ärzte und Psychologen, die Untersuchungen nach Anlage 4 TfV durchführen. Für das Verlängerungsverfahren sind die Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität zu prüfen und es ist ein Bescheid über die Verlängerung der Anerkennung zu erstellen. Darüber hinaus werden die anerkannten Personen überwacht. Für diese Tätigkeiten werden durchschnittlich 8,3 Stunden benötigt. Die Anerkennung muss alle fünf Jahre verlängert werden, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Diese Aufgaben werden durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes wahrgenommen. Die Lohnkosten liegen bei 46,50 Euro pro Stunde. Daraus erfolgt folgende Berechnung: $8,3 \text{ h} \times 46,50 \text{ €/h} \times 130 \text{ Fälle} \times 0,2 = 10 034,70 \text{ €}$.

Dieser Erfüllungsaufwand wird erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung entstehen.

Verlängerung der Anerkennung als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV

§ 16b Absatz 2 TfV	Fälle	Periodizität	Personalaufwand		Sachaufwand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	175	0,2	21 646 €			

Erläuterungen:

Nach § 16b Absatz 2 TfV verlängert das Eisenbahn-Bundesamt zuständigen Stellen für

die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV ihre Anerkennung alle fünf Jahre. Bislang galt die Anerkennung unbefristet.

Derzeit gibt es rund 175 anerkannte zuständige Stellen für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV. Für das Verlängerungsverfahren sind die Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität zu prüfen und es ist ein Bescheid über die Verlängerung der Anerkennung zu erstellen. Darüber hinaus werden die anerkannten Stellen überwacht. Für diese Tätigkeiten werden durchschnittlich 13,3 Stunden benötigt. Die Anerkennung muss alle fünf Jahre verlängert werden, sodass eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen ist. Diese Aufgaben werden durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes wahrgenommen. Die Lohnkosten liegen bei 46,50 Euro pro Stunde. Daraus erfolgt folgende Berechnung: $13,3 \text{ h} \times 46,50 \text{ €/h} \times 175 \text{ Fälle} \times 0,2 = 21\,645,75 \text{ €}$.

Dieser Erfüllungsaufwand wird erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung entstehen.

3.4.2 Länderebene

Auf Länderebene (einschließlich Kommunen) entsteht kein Erfüllungsaufwand.

4. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen der Wirtschaft durch Gebühren in Höhe von insgesamt rund 112 380 Euro jährlich. Ab der zweiten Jahreshälfte 2028 belaufen sich die weiteren Kosten der Wirtschaft durch Gebühren auf insgesamt rund 194 140 Euro jährlich.

Änderung der Gebührenhöhe

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Periodizität	Änderung pro Fall nach Anlage Teil I Abschnitt 10 EBABGebV	Änderung pro Jahr
§ 14 Absatz 2 oder § 14d und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Person als Ausbilder	20	0,2	470 €	1 880 €
§ 14 Absatz 3 oder § 14d und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als Ausbildungsstelle	100	0,2	1 490 €	29 800 €
§ 15 Absatz 2 und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Person als Prüfer	190	0,2	470 €	17 860 €
§ 15 Absatz 3 und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als Prüfstelle	170	0,2	1 490 €	50 660 €
§ 16 Absatz 2 oder 3 und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Person als Arzt oder Psychologe für die Durchführung von Un-	20	0,2	146 €	584 €

	tersuchungen nach Anlage 4 TfV				
§ 16 Absatz 4 und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV	15	0,2	746 €	2 238 €

Änderung der Gebühreneinnahme aufgrund der Befristung der Anerkennung - Fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Periodizität	Änderung pro Fall nach Anlage Teil I Abschnitt 10 EBABGebV	Änderung pro Jahr
§ 16b und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Person als Arzt oder Psychologe für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV	130	0,2	996 €	25 896 €
§ 16b und § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung einer Stelle als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 TfV	175	0,2	1 596 €	55 860 €

Änderung der Gebühreneinnahme aufgrund der Begrenzung der Ausbildung von Eisenbahnen mit Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung auf eigenes Personal, sodass mehr Anerkennungen aufgrund von § 14 TfV vorgenommen werden

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Periodizität	Änderung pro Fall nach Anlage Teil I Abschnitt 10 EBABGebV	Änderung pro Jahr
§ 6 Absatz 4 und § 14 sowie § 18 Absatz 3 TfV	Anerkennung und Überwachung von Eisenbahnen als Ausbildungsstelle	20	0,2	2 340 €	9 360 €

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

5. Weitere Regelungsfolgen

Die Verordnung wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung dieser Verordnung ist nicht vorgesehen.

Eine Evaluierung der Neuregelung über den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren soll nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Regelung durchgeführt werden. Hierbei wird zu prüfen sein, ob durch den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren die Eisenbahnsicherheit erhöht wurde. Methodisch können Befragungen insbesondere von Triebfahrzeugführern, Ausbildern, Prüfern und Eisenbahnunternehmen für eine Bewertung herangezogen werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 2)

In § 1 Absatz 2 wird der Verweis auf die Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe e und f des Eisenbahnregulierungsgesetzes aktualisiert, denn mit Artikel 1 Nummer 53 Buchstabe b des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) wurden die Sätze 2 und 3 aus der Anlage 2 Nummer 2 aufgehoben.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Zu Buchstabe a (§ 2 Nummer 5)

Da die bisherige Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit durch die neue Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit ersetzt wurde, wird in der Definition einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Verweis auf die aktuelle Richtlinie (EU) 2016/798 angepasst.

Zu Buchstabe b (§ 2 Nummer 6)

In der Definition zum Triebfahrzeugführerschein wird das Vollzitat der Richtlinie 2007/59/EG aktualisiert.

Zu Buchstabe c (§ 2 Nummer 7)

Die Definition der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Nummer 7 ist Artikel 2 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 3 Buchstabe g der Richtlinie 2007/59/EG entnommen und entspricht der Definition, die bereits in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung enthalten ist. Die Definition wird lediglich um den Verweis auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 ergänzt und enthält eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe d (§ 2 Nummer 8)

In der Definition der Rangierfahrt wird das Vollzitat der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gestrichen, weil diese Verordnung dem Eisenbahnsektor bekannt ist.

Zu Nummer 3 (§ 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3)

Der Begriff der historischen Züge wird an die Formulierung aus § 7a Absatz 1 Satz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes angepasst.

Zu Nummer 4 (§ 5)**Zu Buchstabe a (§ 5 Absatz 1)****Zu Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 1 Satz 1)****Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3)**

Anpassung des Verweises wegen Änderungen in der Anlage 4.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4)

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 5 Absatz 1 Satz 2)

Entsprechend den Regelungen in § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 ist ausschließlich das Ergebnis des medizinisch-psychologischen Gutachtens und nicht das Gutachten selbst vorzulegen.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 5 Absatz 1 Satz 4)

Die Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst wurde am 01.08.2022 durch die Lokführer- und Transportausbildungsverordnung ersetzt. Auch eine bestandene Abschlussprüfung nach der neuen Verordnung deckt die allgemeinen Fachkenntnisse nach Anlage 5 ab, sodass diese Prüfung als Prüfung nach § 5 Absatz 1 Nummer 5 anerkannt wird und für den Erwerb eines Triebfahrzeugführerscheins eine nochmalige Prüfung der allgemeinen Fachkenntnisse nach Anlage 5 nicht erforderlich ist.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 5 Absatz 1 Satz 5)

Die Regelung des Absatzes 1 Satz 5 wird in den neuen Absatz 2 verschoben, um dort anhand von Regelbeispielen eine mangelnde Zuverlässigkeit zu konkretisieren.

Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 2)

Der neue § 5 Absatz 2 konkretisiert die bisherigen Regelungen zur Zuverlässigkeit des Triebfahrzeugführers und ist Ausdruck der bisherigen Praxis des Eisenbahn-Bundesamtes. Ziel der Vorschrift ist, eine transparente Regelung zu schaffen, die insbesondere dem Bewerber eines Triebfahrzeugführerscheins eine Orientierung gibt, in welchen Fällen von einer Unzuverlässigkeit auszugehen ist.

Ein Bewerber ist zuverlässig, sofern er die Gewähr dafür bietet, der besonderen Verantwortung zum Führen eines Triebfahrzeugs gerecht zu werden. Die Eignung zum Führen eines Triebfahrzeugs setzt eine angepasste sittliche Reife voraus. Die Beurteilung der charakterlichen Eignung eines Triebfahrzeugführers erfolgt dabei stets auf der Grundlage

einer umfassenden Würdigung seiner Gesamtpersönlichkeit. Dabei sind sämtliche im Einzelfall bedeutsamen Umstände heranzuziehen, die Aufschluss über die charakterliche Eignung geben können. Die Gesamtpersönlichkeit ist demnach anhand aller bekannten verwertbaren Straftaten und Ordnungswidrigkeiten verkehrsrechtlicher und nichtverkehrsrechtlicher Art sowie sonstiger aktenkundiger Vorkommnisse zu beurteilen. Liegt ein Fall des § 5 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 bis 3 vor, fehlt es regelmäßig an der erforderlichen Zuverlässigkeit (Regelbeispiel). Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Regelatbeständen nur um typisierte Fallgruppen handelt, die keinen abschließenden oder ausschließenden Charakter besitzen.

Nach Nummer 1 ist eine Person regelmäßig unzuverlässig, wenn sie wegen einer vorsätzlich begangenen Straftat zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist und seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind. Dies setzt eine erhebliche kriminelle Energie der Person voraus.

Nummer 2 fordert, dass der Bewerber nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat. Erhebliche Verstöße können sich aus deren strafrechtlichen Relevanz und der Eintragung im Bundeszentralregister ableiten (vgl. VG Köln – 18 K 382/20). Ein erheblicher (Straßen-)Verkehrsverstoß ist anzunehmen, sobald der Verstoß wenigstens mit einem Fahrverbot von einem Monat zu sanktionieren ist (VG Köln, 18 L 1497/22). Wiederholte, also mehrere nicht erhebliche Verstöße im Bagatelbereich können ebenfalls zur Annahme der Unzuverlässigkeit führen. Die Alternativen „erheblich“ und „wiederholt“ stehen nebeneinander. Der „wiederholte“ Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften muss einem „erheblichen“ Verstoß entsprechen. Auch eine größere Anzahl von im Einzelnen leichteren Verstößen kann charakterliche Unzuverlässigkeit beweisen. Die Norm erfasst nicht lediglich verkehrsrechtliche Verstöße beim Führen von Triebfahrzeugen, sondern auch solche aus anderen Verkehrsbereichen, insbesondere dem Straßenverkehr. Aufgrund des hohen Gefahrenpotentials beim Führen eines Triebfahrzeugs erscheint es unerlässlich, dass der Bewerber durch sein Verhalten zu erkennen gibt, sich an Verkehrsnormen unbedingt gebunden zu fühlen. Wiederholte verkehrsrechtliche Verstöße belegen ein Fehlen dieser unbedingten Bereitschaft zur Befolgung von Verkehrsregeln, welches sich mit den Sicherheitsanforderungen an einen Triebfahrzeugführer nicht verträgt.

Das Regelbeispiel nach Nummer 3 ist erfüllt, wenn die Person von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten abhängig ist oder diese Substanzen missbräuchlich konsumiert. Abhängigkeit setzt einen regelmäßigen Konsum der aufgeführten Substanzen voraus. Ein missbräuchlicher Konsum meint einen schädlichen Konsum, der einen langfristigen Konsum voraussetzt. Dieses Regelbeispiel ist somit nicht bereits erfüllt, wenn eine Person einmalig auf einer Feier zu viel getrunken hat.

Wenn Tatsachen Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers begründen, ist dieser nach Satz 3 verpflichtet, an der Ausräumung der Zweifel mitzuwirken. Es geht um die Kooperationsbereitschaft des Bewerbers zur Ausräumung der Zweifel. Im Übrigen dient die Ausräumung von Zweifeln dem Bewerber, denn bei Vorliegen von Zweifeln darf das Eisenbahn-Bundesamt keinen Triebfahrzeugführerschein erteilen.

Zu Buchstabe c (§ 5 Absatz 3)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4)

Es wird klargestellt, dass der Unternehmer den Triebfahrzeugführer nach den Vorgaben seines Sicherheitsmanagementsystems schulen muss. Eine Strukturkenntnis seines Sicherheitsmanagementsystems durch den Triebfahrzeugführer wird nicht verlangt.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 5 Absatz 3 Satz 2 und 3)

Der neue Satz 2 erkennt im Falle einer bestandenen Abschlussprüfung nach der Lokführer- und Transportausbildungsverordnung bzw. nach der bisherigen Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst die Prüfungsteile, die inhaltsgleich mit den Teilen einer Prüfung nach Satz 1 Nummer 2 oder 3 sind, insoweit als Prüfung nach Satz 1 Nummer 2 oder 3 an. Eine Prüfung in Bezug auf die inhaltsgleichen Prüfungsteile findet nicht mehr statt. Aufgrund der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entscheidet der Unternehmer, ob und inwieweit er die bestandene Abschlussprüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst als inhaltsgleich mit der Prüfung nach Satz 1 Nummer 2 oder 3 sieht.

Der neue Satz 3 enthält eine redaktionelle Änderung. Außerdem ist hervorzuheben, dass wegen der Formulierung „erforderlichenfalls“ eine Überprüfung der Sprachkenntnisse für Triebfahrzeugführer nur dann vorzunehmen ist, wenn nicht eindeutig die Sprachkenntnisse vorliegen. Eine Prüfung ist dann nicht erforderlich, wenn ein in deutscher Sprache abgelegter Schulabschluss im Sekundarbereich I vorliegt. Ergänzt wurde Satz 3 dahingehend, dass die erforderlichen Deutschkenntnisse des Triebfahrzeugführers auch durch Vorlage eines Sprachzertifikates auf dem Niveau B 1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen nachgewiesen werden können. Es werden somit auch Sprachnachweise von Sprachschulen akzeptiert, die nicht – wie bisher – vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt sein müssen. Eine Überprüfung der deutschen Sprachkenntnisse ist nicht zwingend, wenn beim Triebfahrzeugführer deutsche Sprachkenntnisse eindeutig vorhanden sind und er seit dem 29. April 2011 als Triebfahrzeugführer im deutschsprachigen Raum tätig ist.

Zu Nummer 5 (§ 6)**Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 3 Satz 2 und 3)**

In Absatz 3 Satz 2 wird der verpflichtende Einsatz von Simulatoren in der praktischen Ausbildung zum erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B, also für Zugfahrten im Personen- und Güterverkehr, vorgeschrieben. In den übrigen Fällen der praktischen Ausbildung soll – wie bereits derzeit auch schon über Anlage 8 – ein Simulator zum Einsatz kommen (Satz 3). Die übrigen Fälle umfassen die praktische Ausbildung für den Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse A (Rangierfahrten) und Fortbildungen, womit das Erlangen weiterer Qualifikationen gemeint ist. Der Einsatz eines Simulators dient dazu, besondere Betriebsverhältnisse besser zu vermitteln und das Verhalten des Auszubildenden in besonderen und seltenen Betriebssituationen zu schulen, die in der Praxis selten auftreten. Dies dient letztendlich der Erhöhung der Betriebssicherheit. Die Funktionen und Anforderungen, die ein Simulator erfüllen muss, werden in Anlage 8 konkretisiert.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 4)

Absatz 4 enthält zwei Änderungen. Eisenbahnen mit einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung dürfen ohne eine Anerkennung nach § 14 nur noch Personal, das sie verantwortlich einsetzen, ausbilden. Bislang gab es diese Beschränkung nicht. Diese Einschränkung beruht auf Artikel 5 des Beschlusses 2011/765/EU. Der Begriff des Personals wird funktional verstanden. Das Einsetzen erfolgt aufgrund vertraglicher Vereinbarungen. Von der Regelung erfasst ist auch Personal, das absehbar eingesetzt wird, beispielsweise im Anschluss an eine Ausbildung aufgrund bestehender vertraglicher Vereinbarungen mit dem Unternehmer.

Darüber hinaus ist es für Eisenbahnen, die ohne Anerkennung nach § 14 ausbilden möchten, nicht mehr ausreichend, dass ein bestellter Betriebsleiter durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt wurde, vielmehr ist die Erteilung einer Sicherheitsbe-

scheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung notwendig. Entsprechend der Streichung der Eisenbahnbetriebsleiter-Privilegierung aus den §§ 7a und 7c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Rahmen des Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) wird diese Möglichkeit auch hier gestrichen.

Im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung wird das Sicherheitsmanagementsystem einer Eisenbahn nach Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 abgeprüft, das unter anderem Schulungsprogramme für das Personal sicherstellen muss. Im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung ist eine Anerkennungserklärung zur Ausbildung von dem Unternehmer verantwortlich eingesetztem Personal in der betreffenden Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung notwendig (vgl. Artikel 5 Absatz 2 des Beschlusses 2011/765/EU).

Zu Buchstabe c (§ 6 Absatz 5)

Das Zitat der Richtlinie 2005/36/EG über die Anerkennung von Berufsqualifikationen wird aktualisiert.

Zu Buchstabe d (§ 6 Absatz 6)

Der Verweis von der bisherigen Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit wurde an die neue Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit angepasst. Der neue Artikel 9 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2016/798 wurde um „einschließlich Vorkerhungen für die physische und psychische Eignung“ ergänzt. Diese Ergänzung stellt eine Konkretisierung im Hinblick auf die Qualifikation des Personals dar.

Zu Nummer 6 (§ 7)

Zu Buchstabe a (§ 7 Absatz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 7 Absatz 1 Satz 2 und 3)

Der neue Satz 2 sieht einen verpflichtenden Einsatz von Simulatoren in der praktischen Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B (Zugfahrten im Personen- und Güterverkehr) vor. In den übrigen Fällen der praktischen Prüfung soll ein Simulator zum Einsatz kommen. Die übrigen Fälle umfassen Prüfungen für die Zusatzbescheinigung Klasse A (Rangierfahrten) sowie Prüfungen nach Fortbildungen, womit das Erlangen weiterer Qualifikationen gemeint ist. Dies gilt nicht für Fortbildungen nach § 7 Absatz 1 Satz 4.

Der Einsatz eines Simulators dient dazu, das Verhalten des Prüflings in besonderen und seltenen Betriebssituationen zu prüfen und zu beobachten. Ein Simulator muss zum Einsatz kommen, weil besondere und seltene Betriebssituationen während der Prüfungsfahrt lediglich zufällig vorkommen. Vielmehr ist in der Mehrzahl der Fälle davon auszugehen, dass während der Prüfungsfahrt keine herausfordernden Situationen auftreten. Daher führt der nun vorgeschriebene Einsatz eines Simulators zur Erhöhung des Prüfungsniiveaus und somit zu einem Sicherheitsgewinn. Dies dient letztendlich der Erhöhung der Betriebssicherheit. Unter Einsatz eines Simulators werden die Anwendung der Betriebsvorschriften und das Verhalten des Prüflings in besonderen und seltenen Betriebssituationen abgeprüft. Die Funktionen und Anforderungen, die ein Simulator erfüllen muss, werden in Anlage 8 konkretisiert.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 7 Absatz 1 Satz 4)

Angesichts der Änderungen in den Sätzen 2 und 3 wird der Verweis in Satz 4 als Folgeänderung angepasst.

Zu Buchstabe b (§ 7 Absatz 2)**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 7 Absatz 2 Satz 2)**

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 7 Absatz 2 Satz 3 bis 6)

Die neu angefügten Sätze 3 bis 6 lassen eine Ausnahme von der Frist nach § 7 Absatz 2 Satz 2 zu, die vorsieht, dass eine praktische Prüfung innerhalb von sechs Monaten nach Bestehen der theoretischen Prüfung erfolgreich abgeschlossen sein muss. Eine solche Ausnahme kann das Eisenbahn-Bundesamt für zwölf Monate genehmigen bei Vorliegen von außergewöhnlichen allgemeinen Umständen wie etwa der COVID19-Pandemie vergleichbaren Situationen oder bei Vorliegen von außergewöhnlichen Umständen, die in der Person liegen, die diese aber nicht zu vertreten hat.

Zu Buchstabe c (§ 7 Absatz 3 Satz 2 bis 5)

Satz 2 wird entsprechend den Regelungen aus § 9 Absatz 4 Satz 1 und § 10 Absatz 1 der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung angepasst: Sowohl für die Abnahme des schriftlichen Teils als auch für die Abnahme des mündlichen Teils der Prüfung für den Triebfahrzeugführerschein sind zwei Prüfer vorgeschrieben. Die Regelung für die Prüfungen für die Zusatzbescheinigung bleibt unverändert: Diese Prüfungen können durch einen oder mehrere Prüfer durchgeführt werden.

Im neuen Satz 4 erfolgt eine redaktionelle Änderung.

Der neue Satz 5 beinhaltet die Umsetzung von Artikel 9 Buchstabe d des Beschlusses der Kommission 2011/765/EU. Als Prüfer sind ausgeschlossen Personen, die den Prüfling in dem Prüfungsgegenstand oder in der auf die Prüfung vorbereitenden Ausbildung ausgebildet haben.

Zu Nummer 7 (§ 7a)

Der neue § 7a enthält Grundsätze sowohl für die Prüfung für den Triebfahrzeugführerschein als auch für die Prüfungen für die Zusatzbescheinigung. In Umsetzung von Artikel 9 Buchstabe e des Beschlusses 2011/765/EU schreibt Absatz 1 vor, dass Prüfungen unter besonderer Beachtung der Vertraulichkeit der Prüfungsfragen vorzubereiten sind.

Nach Absatz 2 hat die Prüfstelle oder der Prüfer den Prüflingen die Prüfungsordnung rechtzeitig vor der Prüfung bekanntzugeben. Die Prüfungsordnung kann im Internet bekannt gegeben werden oder sie kann dem Prüfling auf andere Weise zugänglich gemacht werden.

Absatz 3 schreibt vor, dass die jeweilige Prüfung alle relevanten Inhalte der Anlagen 5, 6 und 7 abzudecken hat und von angemessener Dauer sein muss. Der Begriff „relevant“ verdeutlicht, dass nicht sämtliche Inhalte der Anlagen zu prüfen sind, sondern die Inhalte, die für den zukünftigen Einsatz des Triebfahrzeugführers relevant sind. Die Dauer für die Prüfung für den Erwerb eines Triebfahrzeugführerscheins wurde in § 9 Absatz 2 Satz 1 und in § 10 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung konkretisiert. Im Rahmen der Prüfungen der Anlagen 6 und 7 unter Berücksichtigung des zukünftigen Einsatzes des Triebfahrzeugführers sind vielfältige Prüfungsinhalte denkbar, die jeweils sehr

unterschiedliche Prüfungsdauern verlangen können. Die Dauer der Prüfung hat sich an dem Ausbildungsinhalt für die Zusatzbescheinigung zu orientieren. Durch die Absätze 2 und 3 wird Artikel 9 Buchstabe c des Beschlusses 2011/765/EU umgesetzt.

Zu Nummer 8 (§ 9 Absatz 2)

Die Zusatzbescheinigung kann unbefristet ausgestellt werden und gilt dann bis zur Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses des Triebfahrzeugführers beim ausstellenden Unternehmer. Mit der Änderung kann der Unternehmer sich nunmehr dafür entscheiden, die Zusatzbescheinigung befristet auszustellen.

Zu Nummer 9 (§ 10)

Zu Buchstabe a (§ 10 Absatz 2 Satz 2)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (§ 10 Absatz 3)

Absatz 3 zählt die Auskunftsberechtigten in Bezug auf das Register der Triebfahrzeugführerscheine auf. Die Änderungen sind redaktionell. Die genaue Bezeichnung der Eisenbahnagentur entspricht der Bezeichnung aus der Verordnung (EU) 2016/796. Die Untersuchungsbehörde wird in Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung aufgrund des Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 2085) geändert, mit dem diese Stelle eingerichtet wurde. Darüber hinaus wird der Verweis auf die bisherige Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit durch den Verweis auf die aktuelle Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit ersetzt. Außerdem erfolgt eine weitere redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c (§ 10 Absatz 4)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 10 Absatz 4 Satz 2)

In Absatz 4 Satz 2 wird der Verweis auf § 11 Bundesdatenschutzgesetz gestrichen, weil stattdessen die Vorschriften zur Auftragsdatenverarbeitung nach Kapitel 4 Abschnitt 1 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/47/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S.1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35) zu erfüllen sind.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 10 Absatz 4 Satz 4)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe d (§ 10 Absatz 6)

Die Bezeichnung der nationalen Untersuchungsbehörde als Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung erfolgt aufgrund des Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 2085), mit dem diese Stelle eingerichtet wurde. Darüber hinaus wird der Verweis auf die bisherige Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit durch den Verweis auf die aktuelle Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit ersetzt. Außerdem erfolgt eine weitere redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe e (§ 10 Absatz 7)

Da nach Artikel 12 Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 15 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung) die Auskunft an den Triebfahrzeugführer über die eigenen personenbezogenen Daten „schriftlich oder in anderer Form, gegebenenfalls auch elektronisch“ zu erfolgen hat, wird Absatz 7 entsprechend um die Möglichkeit der elektronischen Auskunftserteilung ergänzt. Der Triebfahrzeugführer kann es sich aussuchen, auf welchem Weg er die Auskunft beantragt.

Zu Nummer 10 (§ 11)**Zu Buchstabe a (§ 11 Überschrift)**

Die Überschrift wurde redaktionell überarbeitet.

Zu Buchstabe b (§ 11 Absatz 1 bis 3)

Absatz 1 enthält den bisherigen Absatz 1 Satz 1 erste Satzhälfte und Satz 3 erster Halbsatz. Der Unternehmer wird verpflichtet, die regelmäßigen Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse und die regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen der Triebfahrzeugführer durchzuführen. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen und Untersuchungen richtet sich nach Anlage 11 Abschnitt 1 und 2.

Der neue Absatz 2 stellt klar, dass der Unternehmer sowohl ärztliche Untersuchungen als auch Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse für den Erwerb eines Triebfahrzeugführerscheins anlassbezogen anordnen kann. Gemäß Satz 2 werden psychologische Untersuchungen nur anlassbezogen angeordnet. Die anlassbezogene Anordnung einer Untersuchung oder Überprüfung liegt im Ermessen des Unternehmers.

Der neue Absatz 3 regelt die Inhalte der Überprüfungen und Untersuchungen nach Absatz 1 und 2. Der Ablauf der Überprüfung ist im Sicherheitsmanagementsystem niederzulegen. Die ärztlichen und psychologischen Untersuchungen erfolgen durch einen anerkannten Arzt bzw. einen anerkannten Psychologen oder unter dessen Aufsicht. Diese Vorgaben zu den Überprüfungen und ärztlichen Untersuchungen waren im bisherigen § 11 Absatz 1 enthalten. Vorgaben zu den psychologischen Untersuchungen wurden neu aufgenommen.

Zu Buchstabe c (§ 11 Absatz 4)**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 11 Absatz 4 Satz 1)**

Als Folgeänderung zum neuen § 5 Absatz 2 ist der Verweis auf § 5 entsprechend anzupassen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 11 Absatz 4 Satz 2)

Folgeänderung wegen Änderungen in der Anlage 11.

Zu Buchstabe d (§ 11 Absatz 5 und 6)

Für eine bessere Übersicht werden in Absatz 5 die Gründe für eine Anordnung einer Überprüfung oder einer Untersuchung des Triebfahrzeugführers, die nun unverzüglich zu erfolgen hat, in Listenform aufgeführt. Bislang war die Regelung über eine solche Anordnung in § 12 Absatz 2 Satz 1 enthalten. Der dritte und vierte Anordnungsgrund für eine Überprüfung oder eine Untersuchung ergeben sich aus der bisherigen Regelung des § 12 Absatz 1 Satz 1, der vorschreibt, dass ein Triebfahrzeugführer erst dann wieder eingesetzt werden darf, wenn die Zweifel an seiner Befähigung ausgeräumt sind. Zweifel wer-

den dadurch ausgeräumt, dass eine entsprechende Überprüfung oder Untersuchung durchgeführt wird. Der Unternehmer ordnet somit eine Überprüfung oder eine Untersuchung an, wenn er Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins oder am Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung aufgrund von Tatsachen hat. Diese Verpflichtung ergibt sich aus Artikel 16 Absatz 3 sowie Artikel 18 Absatz 1 und Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 1 der Richtlinie 2007/59/EG.

Nach Absatz 6 sind sämtliche Ergebnisse der Überprüfungen und Untersuchungen in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Triebfahrzeugführerscheins an das Eisenbahn-Bundesamt innerhalb eines Monats nach deren Abschluss mitzuteilen, unabhängig davon, ob diese regelmäßig oder anlassbezogen angeordnet wurden. Diese Informationen benötigt das Eisenbahn-Bundesamt zur Führung des Registers der Triebfahrzeugführerscheine und zur Verlängerung der Triebfahrzeugführerscheine. Die Mitteilungspflicht des Unternehmers an das Eisenbahn-Bundesamt ergibt sich derzeit aus dem bisherigen § 11 Absatz 1 Satz 1 und 2.

Zu Nummer 11 (§ 12)

Zu Buchstabe a (§ 12 Überschrift)

Die Überschrift wurde entsprechend dem Inhalt des § 12 ergänzt.

Zu Buchstabe b (§ 12 Absatz 1 bis 3)

Der bisherige Absatz 1 Satz 1 ist nun Absatz 1. Wenn sich aus einer Überprüfung oder einer Untersuchung Tatsachen ergeben, die Zweifel an der Befähigung des Triebfahrzeugführers begründen, darf der Unternehmer den Triebfahrzeugführer erst wieder einsetzen, wenn diese ausgeräumt wurden. Die Ausräumung von Zweifeln erfolgt durch die Durchführung einer entsprechenden Überprüfung oder Untersuchung.

Der Unternehmer hat nach Absatz 2 dem Triebfahrzeugführer Befähigungen abzuerkennen, die Zusatzbescheinigung auszusetzen oder zu entziehen, wenn dieser wiederholt einer Anordnung einer Überprüfung oder einer Untersuchung nach § 11 Absatz 5 nicht nachkommt oder die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins oder für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung nicht mehr vorliegen. Der Unternehmer hat im Rahmen seiner Sicherheitsverantwortung nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine entsprechende Maßnahme zu treffen. Orientieren kann sich der Unternehmer am Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes zur Aussetzung bzw. Entziehung eines Triebfahrzeugführerscheins. Der Unternehmer setzt die Zusatzbescheinigung aus, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins oder für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung oder die Befähigung in absehbarer Zeit wieder vorliegen. Sind die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins oder für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung oder die Befähigung des Triebfahrzeugführers voraussichtlich auf unbestimmte Zeit nicht gegeben, hat der Unternehmer die Zusatzbescheinigung zu entziehen.

Nach dem Absatz 3 hat der Unternehmer das Eisenbahn-Bundesamt bei Wegfall der Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins (Nummer 1) oder bei einer Arbeitsunfähigkeit des Triebfahrzeugführers von mehr als drei Monaten (Nummer 2) nunmehr unverzüglich zu unterrichten. Die Ergänzung um den zeitlichen Aspekt erfolgt in Umsetzung von Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 3 der Richtlinie 2007/59/EG. Die Regelungen des neuen Absatzes 3 waren bislang in § 12 Absatz 1 Satz 2 enthalten.

Zu Buchstabe c (§ 12 Absatz 4)

Als Folgeänderung zur Aufteilung des bisherigen Absatzes 1 in zwei Absätze wird der bisherige Absatz 3 Absatz 4.

Zu Buchstabe d (§ 12 Absatz 5)

Als Folgeänderung zur Aufteilung des bisherigen Absatzes 1 in zwei Absätze wird der bisherige Absatz 4 Absatz 5. Außerdem wird der Verweis auf Anlage 4 entsprechend den Änderungen in Anlage 4 angepasst. Bei Zweifeln an der beruflichen Eignung wegen des Gesundheitszustands können auch psychologische Untersuchungen erforderlich werden.

Zu Nummer 12 (§ 13 Absatz 2 Satz 2)

Die Pflicht des Unternehmers, einen Nachweis einer Zusatzbescheinigung und sämtliche Nachweise über die Ausbildung, Berufserfahrung und die berufliche Befähigung des Triebfahrzeugführers auszustellen, wird zeitlich konkretisiert und erfolgt nur auf Verlangen des Triebfahrzeugführers. Nunmehr ist der Unternehmer verpflichtet, diesen Nachweis auf Verlangen des Triebfahrzeugführers innerhalb von vier Wochen auszustellen.

Zu Nummer 13 (§§ 14 bis 18)

Der vierte Abschnitt über die Anerkennung von Personen und Stellen für die Ausbildung, Prüfung und Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1, 3.2 wurde vollständig überarbeitet. Die bisherigen Vorschriften wurden an den Beschluss 2011/765/EU und an die Empfehlung 2011/766/EU angepasst und entsprechend ergänzt.

Zu § 14

§ 14 enthält die materiellen Anerkennungsvoraussetzungen von Personen und Stellen als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer.

Absatz 1 normiert die Pflicht, sich anerkennen zu lassen, wenn der Antragsteller Triebfahrzeugführer ausbilden möchte. „Ausbilden“ umfasst das erstmalige Ausbilden sowie das Fortbilden. Fortbilden meint das Vermitteln von weiteren Qualifikationen. Diese Regelung war im bisherigen § 14 Absatz 1 Satz 1 enthalten.

Eine Anerkennungspflicht nach dieser Vorschrift besteht nicht für Eisenbahnen, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, wenn sie das von ihnen verantwortlich eingesetzte Personal ausbilden (vgl. § 6 Absatz 4 Satz 2 und 3). Des Weiteren bedürfen keiner Anerkennung staatliche Schulen, die zum Eisenbahner im Betriebsdienst und zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst ausbilden.

Absatz 2 Satz 1 legt fest, dass das Eisenbahn-Bundesamt eine Person als Ausbilder anerkennt, wenn die Anerkennungsvoraussetzungen nach den Nummern 1 bis 10 vorliegen. Es handelt sich hierbei um eine gebundene Entscheidung. Um das Anerkennungsverfahren in Gang zu setzen, muss der Antragsteller einen Antrag stellen. Diese Regelung war bisher in § 14 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 enthalten.

Nach Nummer 1 muss der Antragsteller für die Ausbildung über die erforderlichen pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Dies ist durch entsprechende Vorbildung nachzuweisen. Die pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten in Zusammenhang mit der Ausbildungstätigkeit werden bei entsprechenden Nachweisen von Erfahrungen in der Ausbildung und Lehre, zum Beispiel durch die Wahrnehmung von Ausbildungs- und Lehraufträgen und sonstigen Ausbildungs- oder Lehrtätigkeiten, aber auch durch Nachweise über Ausbilderschulungen regelmäßig angenommen. Diese Anforderung war bislang im

bisherigen § 14 Absatz 3 Nummer 1 enthalten. Die Anerkennungsvoraussetzung ist nun klarer formuliert. Es werden durch diese Formulierung keine höheren Anforderungen gestellt.

Nach Nummer 2 muss der Antragsteller über die erforderliche Einrichtung und Ausrüstung für die angebotene Ausbildung verfügen. Die Nummern 1 und 2 entsprechen der Regelung des bisherigen § 14 Absatz 3 Nummer 1.

Nach Nummer 3 ist erforderlich, dass der Antragsteller – wie bisher auch in § 14 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a geregelt - für die theoretische Ausbildung ein Studium der Ingenieurwissenschaft absolviert oder die Fachkunde durch eine mindestens dreijährige Berufserfahrung im zu unterrichtenden Fachgebiet erlangt haben muss.

Nach Nummer 4 muss der Antragsteller für die praktische Ausbildung Triebfahrzeugführer mit mindestens dreijähriger Berufserfahrung innerhalb der letzten zehn Jahre sein und einen Triebfahrzeugführerschein sowie eine Zusatzbescheinigung besitzen, die den Gegenstand der Ausbildung abdeckt. Die bisherige Regelung aus § 14 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe b wurde in Umsetzung des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe c des Beschlusses 2011/765/EU um den Besitz eines Triebfahrzeugführerscheins und einer entsprechenden Zusatzbescheinigung ergänzt. Außerdem ist neu, dass die dreijährige Berufserfahrung innerhalb der letzten zehn Jahre erlangt worden sein muss, um eine gewisse Aktualität vorzuweisen.

Die Anerkennung im Hinblick auf die Sprachausbildung bezieht sich auf die Ausbildung der besonderen eisenbahnbezogenen Sprachkenntnisse. Für die Ausbildung der allgemeinen Sprachkenntnisse bedarf es keiner Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt (vgl. auch § 5 Absatz 3 Satz 2). Die antragstellende Person muss somit die deutschen Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen nachweisen. Dieser Referenzrahmen ist erschienen unter dem Titel „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen, Begleitband“, ISBN: 987-3-12-676999-0, © Ernst Klett Sprachen GmbH, Stuttgart, 2020. Dies kann sie durch Vorlage eines entsprechenden Sprachzertifikats nachweisen. Darüber hinaus muss sie über besondere eisenbahnbezogene Sprachkenntnisse verfügen. Was unter besonderen eisenbahnbezogenen Sprachkenntnissen zu verstehen ist, ergibt sich aus Abschnitt 4.6.2 und Anlage C der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 5), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2021/2238 (ABl. L 450 vom 16.12.2021, S. 57) geändert wurde. Dies kann sie nachweisen, indem sie beispielsweise Tätigkeiten als Betriebsbeamter nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vorweisen kann. Andere Nachweise über das Vorhandensein des besonderen eisenbahnbezogenen Vokabulars sind auch möglich.

Der Antragsteller muss – wie bisher auch in § 14 Absatz 3 Nummer 3 – nachweisen, dass er die Ausbildung im Hinblick auf Inhalt, Organisation und Umfang der Lehrgänge organisiert hat (Nummer 6).

Entsprechend der bisherigen Nummer 4 muss der Antragsteller Systeme zur Erfassung der Ausbildungstätigkeiten bereitstellen (Nummer 7).

Nach Nummer 8 ist vorgeschrieben, dass der Ausbilder über ein Verfahren verfügt, das sicherstellt, dass die Ausbildung den Anforderungen nach § 6 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung genügt. Hierbei muss es sich um ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren handeln. Diese Vergleichbarkeit ist gegeben, wenn die Elemente eines einschlägigen Qualitätsmanagementsystems vorliegen, die auch auf eine Einzelperson anwendbar sind, beispielsweise die Prozessorientierung, die Kundenorientierung,

die kontinuierliche Verbesserung, die Dokumentation sowie die faktengestützte Entscheidungsfindung. Die Anwendung einschlägiger Normen (zum Beispiel ISO 21001, ISO 29993 oder DIN 29990 oder ISO 9001), die für Einzelpersonen möglich ist, dient als entsprechender Nachweis. Dies entspricht dem bisherigen § 14 Absatz 3 Nummer 5.

Nach Nummer 9 muss der Antragsteller darlegen, dass und wie er sich fortlaufend weiterbildet, was bislang in Nummer 6 geregelt war.

Darüber hinaus muss der Antragsteller – wie bisher auch nach § 14 Absatz 3 Nummer 7 – zuverlässig sein (Nummer 10). Der Antragsteller muss nach seiner Persönlichkeit die Gewähr dafür bieten, dass er den Aufgaben eines Ausbilders gewachsen ist. Diese Voraussetzung wird regelmäßig durch die Vorlage eines Führungszeugnisses geprüft. Die Unzuverlässigkeit wird regelmäßig bejaht, wenn Regelbeispiele des § 5 Absatz 2 Satz 2 einschlägig sind (vgl. Satz 2).

In Absatz 3 werden die Anerkennungsvoraussetzungen einer Stelle als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer festgelegt. Die Anerkennungsvoraussetzungen entsprechen weitestgehend den Voraussetzungen aus Absatz 2. Sie beziehen sich auf eine Stelle, die über Ausbildungspersonal verfügt.

Zu § 14a

Der neue § 14a enthält Regelungen zum Antrag auf Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer, zum Antrag auf Verlängerung und zum Antrag auf Änderung der Anerkennung.

Absatz 1 regelt das Erfordernis, einen Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen, um sich erstmals als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer anerkennen, um die Anerkennung verlängern oder ändern zu lassen. Diese Regelung entspricht der Nummer 2 der Empfehlung 2011/766/EU.

Absatz 2 benennt die Teilbereiche, für die Anträge auf Anerkennung gestellt werden können. Diese Regelung entspricht dem bisherigen § 14 Absatz 2 Satz 1.

Eine Stelle hat in ihrem Antrag die für sie tätigen Ausbilder und die von ihr betriebenen Ausbildungsstätten anzugeben (Absatz 3). Dies dient der wirksamen Durchführung der Eisenbahnaufsicht und der Überprüfung, ob die Anerkennungsvoraussetzungen vorliegen.

Die konkreten Anforderungen an einen Antrag auf erstmalige Anerkennung, auf Verlängerung und auf Änderung der Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer werden in Verwaltungsvorschriften geregelt (Absatz 4). In den Verwaltungsvorschriften wird beispielsweise aufgezeigt, welche Nachweise für die Erfüllung der jeweiligen Anerkennungsvoraussetzungen einzureichen sind. Die näheren Ausgestaltungen dienen als Hinweise und Hilfestellung für die Antragsteller.

Zu § 14b

Absatz 1 enthält die bisherige Regelung aus § 14 Absatz 4, die besagt, dass die Anerkennung einer Stelle auch mehrere Ausbildungsstätten an verschiedenen Orten einschließen kann.

Absatz 2 enthält die Regelung des bisherigen § 14 Absatz 5 zur Befristung der Anerkennung auf fünf Jahre mit redaktionellen Änderungen. Die Regelung der Befristung gilt sowohl für die Anerkennung nach § 14 als auch für die vereinfachte Anerkennung nach § 14c Absatz 2.

Zu § 14c

Nach Absatz 1 kann das Eisenbahn-Bundesamt nur Anerkennungen von Personen und Stellen in Bezug auf solche Infrastrukturen aussprechen, die sich in Deutschland befinden. Diese Regelung war bislang in § 14 Absatz 2 Satz 2 enthalten. Bilaterale und multilaterale Vereinbarungen bleiben von dieser Regelung unberührt.

Absatz 2 sieht ein vereinfachtes Anerkennungsverfahren entsprechend Nummer 7 der Empfehlung 2011/766/EU vor, wenn der Antragsteller für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse bereits eine Anerkennung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union vorweisen kann. In diesem Fall prüft das Eisenbahn-Bundesamt lediglich die Anforderungen, die sich speziell auf die Ausbildungsgänge zur jeweiligen Infrastruktur in Deutschland beziehen, für die die Anerkennung beantragt wurde.

Zu § 14d

§ 14d über die Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für sonstiges, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautes Eisenbahnpersonal entspricht dem bisherigen § 14 Absatz 6. In Satz 2 wurden die Verweise entsprechend den Änderungen angepasst.

Zu § 15

§ 15 enthält die materiellen Anerkennungs Voraussetzungen einer Person oder Stelle als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer.

Absatz 1 normiert die Pflicht, sich anerkennen zu lassen, wenn der Antragsteller Triebfahrzeugführer prüfen möchte. Diese Regelung war im bisherigen § 15 Absatz 1 Satz 1 enthalten.

Die Regelung des Absatzes 2 Satz 1, die bislang in Absatz 1 Satz 2 enthalten war, listet die Anerkennungs Voraussetzungen auf, wenn es sich bei dem Antragsteller um eine Person handelt, die sich als Prüfer anerkennen lassen möchte.

Nach Nummer 1 muss der Antragsteller Vorkehrungen getroffen haben, um seine Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Weisungsfreiheit sicherzustellen. Dass dies im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems zu erfolgen hat, wurde hier weggelassen und stattdessen wurde das Vorhandensein eines dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbaren Verfahrens als eigene Anerkennungs Voraussetzung in Nummer 2 festgeschrieben.

Nach Nummer 3 muss der Antragsteller mindestens 26 Jahre alt sein (bisher in § 15 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe a).

Der Antragsteller muss nach Nummer 4 über die körperlichen Voraussetzungen und die pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Mitwirkung im Prüfungswesen verfügen. Die bisherige Nummer 2 Buchstabe b wurde um die pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten in Umsetzung des Artikels 8 Absatz 3 Buchstabe b des Beschlusses 2011/765/EU erweitert. Der Antragsteller muss sich mit der Prüfungsdurchführung auseinandergesetzt haben. Hierzu kann er nachweisen, dass er an einer Prüfung auf Seiten von Prüfern teilgenommen hat, oder er kann einen vergleichbaren Nachweis vorlegen.

In Nummer 5 werden die Anforderungen an die Berufserfahrung und an die Ausbildung des Antragstellers festgeschrieben. Die in jedem Fall erforderliche Berufserfahrung im Eisenbahnbetriebsdienst von vier Jahren innerhalb der letzten fünf Jahre vor Antragstellung wurde an Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 des Beschlusses 2011/765/EU angepasst. Die in den Buchstaben a bis d geforderte Ausbildung oder Berufserfahrung entspricht der bisherigen Regelung in Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa bis dd. Die in Buchstabe b enthaltene Berufserfahrung als Leitender oder Aufsichtsführender im Betrieb der Bahn nach § 47 Absatz 1 Nummer 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsord-

nung wurde dahingehend konkretisiert, dass diese Berufserfahrung mindestens von einjähriger Dauer sein muss. Wichtig ist, dass es sich bei den Tätigkeiten der Buchstaben b bis d um eine auf Dauer angelegte Betätigung handelt, ohne dass es auf die Entgeltlichkeit ankommt. Eine Nebentätigkeit von völlig untergeordneter Bedeutung ist unzureichend.

Für Prüfer der praktischen Fachkenntnisse werden nach Nummer 6 weitere Anforderungen an die Berufspraxis gestellt. Hiernach muss ein Prüfer der praktischen Fachkenntnisse einen Triebfahrzeugführerschein und eine Zusatzbescheinigung besitzen sowie über eine Berufspraxis als Triebfahrzeugführer von mindestens vierjähriger Dauer innerhalb der letzten fünf Jahre vor Antragstellung verfügen. Die erforderliche Berufserfahrung ist an Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 und 2 des Beschlusses 2011/765/EU angepasst.

Nach Nummer 7 müssen alle Prüfer über deutsche Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügen. Diese Anforderung entspricht Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe a des Beschlusses 2011/765/EU. Dieser Referenzrahmen ist erschienen unter dem Titel „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: lernen, lehren, beurteilen, Begleitband“, ISBN: 987-3-12-676999-0, © Ernst Klett Sprachen GmbH, Stuttgart, 2020. Der Prüfer muss einen Schulabschluss in deutscher Sprache oder ein entsprechendes Sprachzertifikat vorweisen.

Der Antragsteller muss nach Nummer 8 über umfassende Kenntnisse der einschlägigen Prüfungsmethoden und Prüfungsgegenstände verfügen. Der Antragsteller muss sich mit den Prüfungsmethoden und den Prüfungsgegenständen nach den Anlagen 5 bis 7 auseinandergesetzt haben. Diese Anerkennungsvoraussetzung ist Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe b des Beschlusses 2011/765/EU entnommen.

Nummer 9, die eine Umsetzung von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c des Beschlusses 2011/765/EU darstellt, verlangt, dass der Antragsteller darlegt, dass und wie er seine Kompetenzen in Bezug auf die Prüfungsgegenstände auf dem aktuellen Stand hält. Dies kann der Antragsteller durch das Offenlegen seiner Planungen zum Besuch von entsprechenden Weiterbildungsmaßnahmen darlegen.

Nach Nummer 10 muss der Antragsteller mit der Zulassungsregelung für Triebfahrzeugführer vertraut sein. Hierzu zählt insbesondere das Verständnis der für die Zulassung eines Triebfahrzeugführers einschlägigen Rechtsnormen. Diese Anforderung ist Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d des Beschlusses 2011/765/EU entnommen.

Nummer 11 verlangt die Zuverlässigkeit des Antragstellers, die bislang in Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe c geregelt war. Nach Satz 2 wird die Zuverlässigkeit regelmäßig in den in § 5 Absatz 2 Satz 2 aufgeführten Fällen verneint.

Letztendlich muss der Antragsteller nach Nummer 12 ein Prüfungsverfahren angeben, das den Regelungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung genügt. Diese Verpflichtung war bislang in Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 geregelt. Diese Anforderung wurde aus Klarstellungsgründen konkretisiert.

Der neue Absatz 3 enthält die Anerkennungsvoraussetzungen einer Stelle als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer.

Nach Nummer 1 muss die Stelle die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben, um die notwendige Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Weisungsfreiheit der Prüfer zu gewährleisten.

Nach Nummer 2 muss die antragstellende Stelle über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen.

Wegen der Anforderungen an das Prüfungspersonal wird auf Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 11 verwiesen (Nummer 3). Die genannten Anforderungen an das Prüfungspersonal sind von der antragstellenden Stelle sicherzustellen.

Nach Nummer 4 muss die Stelle zuverlässige Personen zu ihrer gesetzlichen Vertretung berufen.

Zudem muss die Stelle nach Nummer 5 das Prüfungsverfahren angeben, das den Regelungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung genügt.

Zu § 15a

Der neue § 15a enthält Regelungen zum Antrag auf Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer, zum Antrag auf Verlängerung und zum Antrag auf Änderung der Anerkennung.

Absatz 1 regelt das Erfordernis, einen Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen, um sich erstmals als Prüfer oder als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer anerkennen, um die Anerkennung verlängern oder ändern zu lassen. Diese Regelung entspricht den Nummern 26, 34 Satz 1 und Nummer 36 Satz 1 der Empfehlung 2011/766/EU.

Entsprechend dem bisherigen § 15 Absatz 1 Satz 3 verweist Absatz 2 auf § 14a Absatz 2, der die verschiedenen Teilbereiche, für die ein Antrag auf Anerkennung gestellt werden kann, aufzählt. Gemäß § 15a Absatz 2 in Verbindung mit § 14a Absatz 4 werden die konkreten Anforderungen für einen Antrag auf erstmalige Anerkennung, auf Verlängerung und auf Änderung der Anerkennung in Verwaltungsvorschriften aufgezeigt. In den Verwaltungsvorschriften wird beispielsweise festgelegt, welche Nachweise für die Erfüllung der Anerkennungsvoraussetzungen einzureichen sind. Die näheren Ausgestaltungen dienen als Hinweise und Hilfestellungen für die Antragsteller.

Nach Absatz 3 sind in einem Antrag einer Stelle auf Anerkennung als Prüfstelle für Triebfahrzeugführer die Prüfer, die für diese Stelle tätig sind, anzugeben. Dies dient einerseits der Echtheits- und Gültigkeitsfeststellung von Prüfungsbescheinigungen, die der zuständigen Behörde vorgelegt werden, andererseits der wirksamen Durchführung der Eisenbahnaufsicht und der Überprüfung, ob die Anerkennungsvoraussetzungen vorliegen.

Zu § 15b

Der neue § 15b enthält die Regelung des bisherigen § 15 Absatz 2 zur Befristung der Anerkennung auf fünf Jahre mit redaktionellen Änderungen. Die Regelung der Befristung gilt sowohl für die Anerkennung nach § 15 als auch für die vereinfachte Anerkennung nach § 15c Absatz 2.

Zu § 15c

Nach Absatz 1 kann das Eisenbahn-Bundesamt nur Anerkennungen von Personen und Stellen in Bezug auf solche Infrastrukturen aussprechen, die sich in Deutschland befinden. Diese Regelung war bislang in § 14 Absatz 2 Satz 2 über § 15 Absatz 1 Satz 3 enthalten. Bilaterale und multilaterale Vereinbarungen bleiben von dieser Regelung unberührt.

Absatz 2 sieht ein vereinfachtes Anerkennungsverfahren vor, wenn der Antragsteller für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse bereits eine Anerkennung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union vorweisen kann. In diesem Fall prüft das Eisenbahn-Bundesamt lediglich die Anforderungen, die sich speziell auf die Prüfungen in Bezug auf die jeweilige Infrastruktur in Deutschland beziehen, für die die Anerkennung

beantragt wurde. Diese Regelung entspricht dem vereinfachten Anerkennungsverfahren für die Ausbildung.

Zu § 16

§ 16 enthält die Voraussetzungen für die Anerkennung als Arzt, Psychologe und als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen Absatz 1 und normiert die Pflicht, sich anerkennen zu lassen, wenn der Antragsteller Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2. durchführen möchte.

Absatz 2 listet die Voraussetzungen für die Anerkennung als Arzt für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1 und 3.1 auf.

Nach Nummer 1 muss der Antragsteller die erforderliche berufliche Qualifikation mitbringen.

Nach Nummer 2 muss er des Weiteren über eine einjährige Berufserfahrung im Bereich Schienenverkehr verfügen. Neu ist, dass er diese Berufserfahrung innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung erworben haben muss, damit die Berufserfahrung noch aktuell ist. Die erforderliche Berufserfahrung kann beispielsweise durch Hospitationen bei bereits anerkannten Ärzten, einschlägige Beschäftigung bei bereits anerkannten Stellen gemäß der Triebfahrzeugführerscheinverordnung oder der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie als Betriebsarzt bei Eisenbahnen erlangt werden. Die erforderliche Berufserfahrung gilt als erbracht, wenn der Antragsteller an 24 Tauglichkeitsuntersuchungen in einem Jahr innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung beteiligt war oder einen Nachweis gleichen Sachverstands erbringt.

Als neue Anerkennungsvoraussetzung wurde die Zuverlässigkeit in Nummer 3 aufgenommen – entsprechend der Regelung bei Ausbildern und Prüfern.

Nach Nummer 4 muss er über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügen. Die Anforderung in Bezug auf ein Qualitätsmanagementsystem ist nicht neu, denn nach dem bisherigen § 17 Absatz 3 muss ein Arzt hierüber verfügen. Neu ist, dass es sich hierbei um eine Anerkennungsvoraussetzung handelt.

Absatz 3 enthält die Voraussetzungen für die Anerkennung als Psychologe für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.2 und 3.2.

Entsprechend der Regelung für die Anerkennung eines Arztes regelt Nummer 1 die erforderliche berufliche Qualifikation.

Nach Nummer 2 muss der Antragsteller des Weiteren über eine einjährige Berufserfahrung im Bereich Schienenverkehr verfügen. Neu ist, dass er diese Berufserfahrung innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung erworben haben muss, damit die Berufserfahrung noch aktuell ist. Die Berufserfahrung kann beispielsweise durch Hospitationen bei bereits anerkannten Psychologen, einschlägige Beschäftigung bei bereits anerkannten Stellen gemäß der Triebfahrzeugführerscheinverordnung oder der Fahrerlaubnis-Verordnung erlangt werden. Die erforderliche Berufserfahrung gilt als erbracht, wenn der Antragsteller an 24 Tauglichkeitsuntersuchungen in einem Jahr innerhalb der letzten drei Jahre vor Antragstellung beteiligt war oder einen Nachweis gleichen Sachverstands erbringt.

Als neue Anerkennungsvoraussetzung wurde die Zuverlässigkeit in Nummer 3 aufgenommen – entsprechend der Regelung bei Ausbildern und Prüfern.

Nach Nummer 4 muss er über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügen. Die Anforderung in Bezug auf ein Qualitätsmanagementsystem ist nicht neu, denn nach dem bisherigen § 17 Absatz 3 muss ein Psychologe hierüber verfügen. Neu ist, dass es sich hierbei um eine Anerkennungsvoraussetzung handelt.

Absatz 4 legt die Voraussetzungen für die Anerkennung als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 fest. Die für eine Stelle tätigen Ärzte und Psychologen müssen die Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 oder des Absatzes 3 Satz 1 Nummer 1 bis 3 erfüllen (Nummer 1). Nach Nummer 2 muss die Stelle Personen zu ihrer gesetzlichen Vertretung berufen, die zuverlässig sind. Darüber hinaus muss sie nach Nummer 3 über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen. Die Anforderung an ein Qualitätsmanagementsystem ist nicht neu, denn nach dem bisherigen § 17 Absatz 3 ist dies bereits erforderlich. Neu ist, dass es sich hierbei um eine Anerkennungsvoraussetzung handelt.

Absatz 5 über die Fortbildungspflicht entspricht dem bisherigen Absatz 5. Dieser Absatz wurde redaktionell überarbeitet.

Zu § 16a

Der neue § 16a enthält Regelungen zum Antrag auf Anerkennung als Arzt, Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 und zum Antrag auf Verlängerung.

Absatz 1 regelt das Erfordernis, einen Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen, um sich erstmals als Arzt, Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2. anerkennen oder um die Anerkennung verlängern zu lassen.

Nach Absatz 2 sind in einem Antrag einer zuständigen Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 die für sie tätigen Personen und die Niederlassungen, die von ihr betrieben werden, anzugeben. Dies dient der wirksamen Durchführung der Eisenbahnaufsicht und der Überprüfung, ob die Anerkennungsvoraussetzungen vorliegen. Im Übrigen entspricht diese Regelung den Regelungen für die Ausbildungsstellen und Prüfstellen.

Absatz 3 regelt, dass die konkreten Anforderungen an einen Antrag in Verwaltungsvorschriften festgeschrieben werden.

Zu § 16b

§ 16b enthält Regelungen zur Befristung und Verlängerung der Anerkennung als Arzt, Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2.

Nach Absatz 1 ist die Anerkennung als Arzt, Psychologe und als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 auf fünf Jahre begrenzt. Eine solche Befristung wird erstmals in Bezug auf Ärzte, Psychologen und Stellen eingeführt. Die Befristung wurde in Anlehnung an die Regelung für flugmedizinische Sachverständige eingeführt, um die anerkannten Personen und Stellen zu veranlassen, sich regelmäßig mit dem sie betreffenden Recht und den nötigen Voraussetzungen auseinanderzusetzen und dem Eisenbahn-Bundesamt die Anerkennungsvoraussetzungen nachzuweisen. Die bisherige Regelung der unbefristeten Anerkennung ist hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/554 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) geändert worden ist,

untypisch. Vielmehr ist diese in anderen Mitgliedsstaaten regelmäßig befristet und bedarf besonderer Nachweise zur Verlängerung. Die befristete Anerkennung sorgt zudem dafür, dass das Register um verschiedene oder untätige anerkannte Personen bereinigt wird, dies ist aktuell nicht gegeben. Schließlich liegt nahe, Ärzte, Psychologen und diesbezügliche Stellen hinsichtlich der Anerkennung genauso zu behandeln wie Ausbilder und Prüfer. Zudem sind im Eisenbahnbereich grundsätzlich Anerkennungen und Zertifizierungen auf fünf Jahre begrenzt.

Nach Absatz 2 kann die Anerkennung jeweils für weitere fünf Jahre verlängert werden. Hierfür muss der Antragsteller nachweisen, dass er die ursprünglichen Anerkennungsvoraussetzungen weiterhin erfüllt.

Zu § 17

§ 17 enthält gemeinsame Vorschriften für die Anerkennung von Personen und Stellen.

Nach Absatz 1 führt das Eisenbahn-Bundesamt ein Register der anerkannten Personen und Stellen. Ergänzt wurde die Vorschrift dahingehend, dass auch gegebenenfalls die Sprachen, auf die sich die Anerkennung erstreckt, in das Register einzutragen sind. Nach Absatz 2 hat das Eisenbahn-Bundesamt dieses Register auf seiner Internetseite zu veröffentlichen. Wenn es um die Veröffentlichung von personenbezogenen Daten geht, muss eine entsprechende Einwilligung vorliegen. Für die Einwilligung sind Artikel 4 Nummer 11 und Artikel 7 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/47/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S.1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35) zu beachten. Die Regelungen der Absätze 1 und 2 entsprechen überwiegend dem bisherigen Absatz 1 und sind den Nummern 16, 38 und 55 der Empfehlung 2011/766/EU entnommen.

Neben der bisherigen Regelung des Absatzes 2 Satz 1 werden in Bezug auf den Widerruf einer Anerkennung als Prüfer oder als Prüfstelle weitere Widerrufsgründe in Absatz 3 Satz 2 normiert, womit den bisherigen Erfahrungen und Erkenntnissen aus der Praxis Rechnung getragen wird. Sowohl die fehlende Unabhängigkeit als auch die fehlende Unparteilichkeit der anerkannten Prüfer und Prüfstellen ist mit einer Aufrechterhaltung der jeweiligen staatlichen Anerkennung unvereinbar.

Die unzureichende Einhaltung des § 6 oder des § 7 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung oder des § 3, § 5, § 7, § 9, § 10, § 14, § 17, § 18 oder des § 22 der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung kann nach Absatz 4 zu einem Widerruf der Anerkennung führen. Nach Absatz 5 bleiben die Regelungen zur Rücknahme und zum Widerruf nach den §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt.

Die Regelung in Absatz 6 über die Informationspflicht der anerkannten Personen und Stellen bei Wegfall von Anerkennungsvoraussetzungen enthält die Regelungen des bisherigen § 17 Absatz 2 Satz 2.

Zu § 18

Der geänderte § 18 enthält Regelungen zur Überwachung.

Die Überschrift wurde überarbeitet.

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 17 Absatz 3 in Bezug auf anerkannte Personen. Präzisiert wird die Vorschrift dahingehend, dass im Fall einer Person die Überwachung im Rahmen eines dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbaren Verfahrens erfolgt.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 17 Absatz 3 in Bezug auf anerkannte Stellen.

Absatz 3 enthält die Regelungen des bisherigen § 17 Absatz 4 und des § 18. Der Verweis von der bisherigen Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit wird zu § 4 Absatz 4 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geändert.

Zu Nummer 14 (§ 19 Absatz 3 bis 6 (alt))

In § 19 werden die Absätze 3 bis 6 aufgehoben, weil die in diesen Absätzen enthaltenen Regelungen nachfolgend in separaten Paragraphen aufgeführt sind.

Zu Nummer 15 (§§ 19a bis 19c)

Zu § 19a

Die bisherigen Regelungen des § 19 Absatz 3 Satz 1 bis 3 sind im neuen § 19a über die Aussetzung und Entziehung eines Triebfahrzeugführerscheins enthalten.

Absatz 1, der die bisherige Regelung des § 19 Absatz 3 Satz 1 enthält, sieht die Möglichkeit für das Eisenbahn-Bundesamt vor, einen Triebfahrzeugführerschein auszusetzen oder zu entziehen, wenn der Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins nicht mehr erfüllt.

Nach Absatz 2 ist ein ausgesetzter oder entzogener Triebfahrzeugführerschein dem Eisenbahn-Bundesamt auszuhändigen (bisheriger § 19 Absatz 3 Satz 2).

Nach Absatz 3 (bisheriger § 19 Absatz 3 Satz 3) unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt den Unternehmer über eine Aussetzung oder Entziehung eines Triebfahrzeugführerscheins. Darüber hinaus teilt es dem Triebfahrzeugführer mit, wie er den Triebfahrzeugführerschein wieder erlangen kann. Neu ist Satz 3, der festlegt, dass Einzelheiten über das Verfahren der Wiedererlangung des Triebfahrzeugführerscheins in Verwaltungsvorschriften geregelt werden.

Neu ist die Konkretisierung des Absatzes 4: Ein entzogener Triebfahrzeugführerschein darf erst wieder erteilt werden, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nach § 5 Absatz 1 wieder vom Triebfahrzeugführer erfüllt sind.

Zu § 19b

Der neue § 19b „Maßnahmen bei Wegfall der Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins mit Auslandsbezug“ enthält die Regelungen aus dem bisherigen § 19 Absatz 3 Satz 4 bis 7. Die Regelungen werden nun in vier Absätze untergliedert und redaktionell ergänzt.

Zu § 19c

Der neue § 19c „Weitere Maßnahmen der zuständigen Behörde“ enthält die bisherigen Regelungen aus § 19 Absatz 4 bis 6. In Absatz 1 werden redaktionelle Anpassungen vorgenommen. In Absatz 2 bedarf es der Ergänzung des Verweises in Bezug auf § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes um den Satz 1, weil mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) in § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ein weiterer Satz eingefügt wurde. In Absatz 3 werden als Folgeänderung zur Aufteilung der Regelungen des § 19 die Verweise entsprechend angepasst.

Zu Nummer 16 (§ 20)**Zu Buchstabe a (§ 20 Absatz 1)**

Im Ordnungswidrigkeitentatbestand des Absatzes 1 werden die Verweise aufgrund der Überarbeitung der Vorschriften zur Ausbildungsorganisation angepasst.

Zu Buchstabe b (§ 20 Absatz 2)**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 20 Absatz 2 Nummer 2)**

In Nummer 2 wird der Verweis wegen des Einfügens eines neuen Absatzes in § 5 angepasst.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 20 Absatz 2 Nummer 6)

Entsprechend den Änderungen in § 11 wird der Verweis von Absatz 2 auf Absatz 4 geändert und der Bußgeldtatbestand sprachlich angepasst.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 20 Absatz 2 Nummer 7)

Neu eingefügt wird ein Tatbestand in Nummer 7, der eine Bußgeldbewehrung vorsieht, wenn der Unternehmer das Ergebnis der Überprüfungen und Untersuchungen dem Eisenbahn-Bundesamt nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig mitteilt. Dies ist erforderlich, da eine zeitnahe Mitteilung Bedeutung für sicherheitsrelevante Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes haben kann. In der Vergangenheit sind Mitteilungen häufig unterblieben.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 20 Absatz 2 Nummer 8)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 7 auf die Nummer 8. Entsprechend der überarbeiteten Vorschrift, auf die verwiesen wird, wird der Verweis angepasst.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 20 Absatz 2 Nummer 9)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 8 auf die Nummer 9. Entsprechend des überarbeiteten § 12, auf den verwiesen wird, wird der Verweis angepasst.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 20 Absatz 2 Nummer 10)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 9 auf die Nummer 10. Entsprechend des überarbeiteten § 12, auf den verwiesen wird, wird der Verweis angepasst.

Zu Doppelbuchstabe gg (§ 20 Absatz 2 Nummer 11)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 10 auf die Nummer 11.

Zu Doppelbuchstabe hh (§ 20 Absatz 2 Nummer 12)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 11 auf die Nummer 12. Da § 15 Absatz 1 nur noch aus dem bisherigen Satz 1 besteht, wird der Verweis auf Satz 1 gestrichen.

Zu Doppelbuchstabe ii (§ 20 Absatz 2 Nummer 13)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 12 auf die Nummer 13. Da § 16 Absatz 1 nur noch aus dem bisherigen Satz 1 besteht, wird der Verweis auf Satz 1 gestrichen. Zudem wird die Formulierung reaktionell geändert.

Zu Doppelbuchstabe jj (§ 20 Absatz 2 Nummer 14)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 13 auf die Nummer 14. Entsprechend der überarbeiteten Vorschrift, auf die verwiesen wird, wird der Verweis angepasst.

Zu Doppelbuchstabe kk (§ 20 Absatz 2 Nummer 15)

Als Folgeänderung zu einem neu eingefügten Bußgeldtatbestand verschiebt sich die bisherige Nummer 14 auf die Nummer 15. Entsprechend der überarbeiteten Vorschriften, auf die verwiesen wird, werden die Verweise angepasst.

Zu Doppelbuchstabe ll (§ 20 Absatz 2 Nummer 15 (alt))

Die bisherige Nummer 15 wurde aufgehoben, weil dieser Bußgeldtatbestand auf die Regelung des § 21 Absatz 7 verweist, die bereits weggefallen ist.

Zu Nummer 17 (§ 21)

Zu Buchstabe a (§ 21 Absatz 1 (alt))

Die Übergangsvorschrift im bisherigen Absatz 1 hat sich durch Zeitablauf erledigt, daher wird diese Vorschrift aufgehoben.

Zu Buchstabe b (§ 21 Absatz 1 und 2)

Als Folgeänderung zur Aufhebung des bisherigen Absatzes 1 werden die bisherigen Absätze 2 und 3 die Absätze 1 und 2.

Zu Buchstabe c (§ 21 Absatz 3 und 4)

Da mit dieser Änderungsverordnung die Anerkennung als Arzt, Psychologe und als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 und 3.2 erstmals befristet wird, ist für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung bereits anerkannten Personen und Stellen eine fünfjährige Übergangsfrist vorgesehen (Absatz 3). Nach Absatz 4 Satz 1 haben diese bereits anerkannten Personen und Stellen spätestens bis ein Jahr vor Ablauf dieser Fünfjahresfrist einen Antrag auf Verlängerung zu stellen. In diesem Fall tritt nach Satz 2 eine Genehmigungsfiktion ein.

Zu Nummer 18 (§ 22)

Nach § 22 sind die neuen Regelungen zu § 6 Absatz 3, § 7 Absatz 1 und der Anlage 8 erst ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung anzuwenden. Bis dahin sind die bisherigen Vorschriften des § 6 Absatz 3, § 7 Absatz 1 und der Anlage 8 anzuwenden. Dem Rechtsanwender wird ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung Zeit eingeräumt, um der Verpflichtung nachzukommen, in der praktischen Ausbildung und Prüfung zum erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B einen Simulator nach der Anlage 8 einzusetzen.

Zu Nummer 19 (Anlage 1)**Zu Buchstabe a (Anlage 1 Abschnitt A Satz 3)**

Eine Verwaltungsvorschrift in Bezug auf die Anfertigung des Triebfahrzeugführerscheins wird nicht benötigt. Daher wird der Verweis auf eine solche Verwaltungsvorschrift gestrichen.

Zu Buchstabe b (Anlage 1 Abschnitt B)**Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 1 Abschnitt B Satz vor Nummer 1)**

Nach dem Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ist die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten, deshalb wird das Wort „Gemeinschaftsmodell“ in Bezug auf den Triebfahrzeugführerschein durch „Modell der Europäischen Union“ ersetzt.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 1 Abschnitt B Nummer 1 Satz 2)

Die Verordnung (EG) Nr. 653/2007 wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 ersetzt. Entsprechend musste der Verweis auf die neue Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geändert werden.

Zu Buchstabe c (Anlage 1 Überschrift und Abschnitt D)

Nach dem Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ist die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten, deshalb wird jeweils das Wort „Gemeinschaftsmodell“ in Bezug auf den Triebfahrzeugführerschein durch „Modell der Europäischen Union“ ersetzt.

Zu Nummer 20 (Anlage 2)**Zu Buchstabe a (Anlage 2 Überschrift)**

Als Folgeänderung zum Einfügen eines neuen § 5 Absatz 2 wird der Verweis auf § 5 entsprechend angepasst. Die Bezeichnung „Gemeinschaftsmodell“ wird durch „Europäisches Modell“ ersetzt.

Zu Buchstabe b (Anlage 2 Abschnitt A)**Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 1 Buchstabe d)**

Als Folgeänderung zu § 9 Absatz 2, der neben einer unbefristeten Ausstellung von Zusatzbescheinigungen nun auch eine befristete Ausstellung zulässt, wird in der Anlage 2 ergänzt, dass im Fall einer befristeten Ausstellung der Zusatzbescheinigung das Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer einzutragen ist.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 2 Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe e)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c und d (Anlage 2 Abschnitt B Satz 1 und Abschnitt D)

Nach dem Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ist die Europäische Uni-

on an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten, deshalb wird in den Abschnitten B und D jeweils das Wort „Gemeinschaftsmodell“ in Bezug auf die Zusatzbescheinigung durch Europäisches Modell ersetzt.

Zu Nummer 21 (Anlage 3)

Das Muster eines vorläufigen Führerscheins wurde redaktionell überarbeitet.

Zu Nummer 22 (Anlage 4)

Zu Buchstabe a (Anlage 4 Überschrift)

Es wird der Klammerzusatz, der die Vorschriften enthält, in denen auf Anlage 4 verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Buchstabe b (Anlage 4 Unterabschnitt 1.3)

Der bisherige Buchstabe d in Satz 2 Unterabschnitt 1.3 der Anlage 4 ist der neue Satz 3. Mit Sprachstörung sind chronische Beeinträchtigungen gemeint, die Auswirkungen auf die Artikulation von Sprachlauten haben, denn diese haben einen negativen Einfluss darauf, dass Mitteilungen laut und deutlich auszutauschen sind.

Zu Buchstabe c (Anlage 4 Unterabschnitt 2.1)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 4 Unterabschnitt 2.1 Buchstabe a)

Die ärztlichen Einstellungsuntersuchungen werden in Bezug auf die allgemeine ärztliche Untersuchung präzisiert.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 4 Unterabschnitt 2.1 Buchstabe b)

Die ärztlichen Einstellungsuntersuchungen werden in Bezug auf die Untersuchung der sensorischen Funktionen und des Sprachvermögens präzisiert.

Zu Buchstabe d (Anlage 4 Abschnitt 3)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 4 Abschnitt 3 Überschrift)

Die Überschrift wird entsprechend den Ergänzungen im Abschnitt 3 ergänzt um anlassbezogene ärztliche Untersuchungen und anlassbezogene psychologische Untersuchungen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 4 Abschnitt 3.1 Zwischenüberschrift)

Da ein neuer Unterabschnitt 3.2 eingefügt wird, werden die bisherigen Regelungen zu den regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen in den neuen Unterabschnitt 3.1 zusammengeführt und um die anlassbezogenen ärztlichen Untersuchungen ergänzt.

Zu Doppelbuchstabe cc (Anlage 4 Abschnitt 3.1 Satz 1)

Der Einleitungssatz wird um die anlassbezogenen ärztlichen Untersuchungen ergänzt.

Die Buchstaben a und b werden entsprechend dem Abschnitt 2.1 ergänzt. Buchstabe d wird sprachlich konkretisiert.

Zu Doppelbuchstabe dd (Anlage 4 Abschnitt 3.2)

Der neue Abschnitt 3.2 enthält Mindestvorgaben für anlassbezogene psychologische Untersuchungen.

Zu Nummer 23 (Anlage 5)

Es wird der Klammerzusatz, der die Vorschriften enthält, in denen auf Anlage 5 verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Nummer 24 (Anlage 6)

Es wird der Klammerzusatz, der die Vorschriften enthält, in denen auf Anlage 6 verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Nummer 25 (Anlage 7)**Zu Buchstabe a (Anlage 7 Überschrift)**

Es wird der Klammerzusatz, der die Vorschriften enthält, in denen auf Anlage 7 verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Buchstabe b (Anlage 7 Nummer 6)

Abschnitt 6 wird an die Verordnung (EU) 2019/554 der Kommission vom 5. April 2019 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) angepasst. Aus diesem Grund wird der Begriff der Freistellung durch den nun verwendeten Begriff der Ausnahme ersetzt.

Des Weiteren ist eine Erprobungsklausel enthalten. Es wird auf die Regelung der Verordnung (EU) 2019/554 zur Durchführung von Pilotprojekten verwiesen, um abweichende Regelungen zu den Sprachvorgaben der Triebfahrzeugführerscheinverordnung im Rahmen von Pilotprojekten zu erproben.

Zu Nummer 26 (Anlage 8)**Zu Buchstabe a (Anlage 8 Überschrift)**

Der Klammerzusatz, der die Vorschriften enthält, in denen auf Anlage 8 verwiesen wird, wird aktualisiert.

Zu Buchstabe b (Anlage 8 Abschnitt 1 Satz 3 bis 6)

Der Einsatz von Simulatoren wird entsprechend der neuen Regelung im § 6 Absatz 3 in der praktischen Ausbildung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B nach der Anlage 8 vorgeschrieben. Im Übrigen sollen Simulatoren eingesetzt werden. Anlage 8 lässt zu, dass zusätzlich auch einfachere Simulatoren als die, die in dieser Anlage beschrieben werden, eingesetzt werden dürfen. Der zwingende Einsatz von Simulatoren dient der wirksamen Vorbereitung auf betriebliche und infrastrukturelle Besonderheiten, die in der Praxis kaum oder nur unter Schwierigkeiten trainiert werden können. Weiterhin dient er der Sicherstellung der Handlungssicherheit der Triebfahrzeugführer in besonderen Situationen.

In der Anlage werden Mindestfunktionen und Mindestanforderungen festgelegt, die ein Simulator erfüllen muss. Diese werden beispielsweise von einem mobilen Fahrtrainer o-

der einem Full Mission Simulator erfüllt. Der Einsatz von Simulatoren, die den Führerstand des Fahrzeuges, für das ausgebildet wird, abbilden, ist nicht zwingend vorgeschrieben. Die Ausstattung des Simulators hat sich am künftigen Einsatzbereich des Triebfahrzeugführers zu orientieren.

Zu Nummer 27 (Anlage 9)

Zu Buchstabe a (Anlage 9 Abschnitt 1 Teil 3 Nummer 20 und 21)

Der Verweis auf § 19 Absatz 3 wird entsprechend der Änderung in § 19a Absatz 1 in Teil 3 Nummer 20 und 21 geändert.

Zu Buchstabe b (Anlage 9 Abschnitt 2)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 9 Abschnitt 2 einleitender Satzteil)

Die Anlage 9 Abschnitt 2 wird dahingehend ergänzt, dass Auskunftsrechte aus dem Register der Triebfahrzeugführerscheine auch zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 5 Absatz 1 bestehen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 9 Abschnitt 2 Buchstabe d und e)

Die Änderungen sind redaktioneller Art und entsprechen den Änderungen des § 10 Absatz 3. Die genaue Bezeichnung der Eisenbahnagentur entspricht der Bezeichnung aus der Verordnung (EU) 2016/796. Mit dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 2085) wurde die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung geschaffen. Außerdem wird der Verweis von der alten Richtlinie 2004/49/EG auf die neue Richtlinie (EU) 2016/798 geändert. Schließlich wird der Begriff „Unfälle“ durch den Begriff „gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb“ ausgetauscht.

Zu Nummer 28 (Anlage 10)

Zu Buchstabe a (Anlage 10 Abschnitt 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 10 Abschnitt 1 Teil 2 Nummer 9 und 9.1)

Zur Vereinheitlichung des Sprachgebrauchs wird der Begriff des Unternehmens durch den Begriff des Unternehmers, der ansonsten in der Verordnung verwendet wird, ausgetauscht.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 10 Abschnitt 1 Teil 3)

Zu Dreifachbuchstabe aaa (Anlage 10 Abschnitt 1 Teil 3 Nummer 24 und 25)

Als Folgeänderung zu den Änderungen in den §§ 12 und 5 werden die Verweise im Register der Zusatzbescheinigungen auf diese angepasst.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (Anlage 10 Abschnitt 1 Teil 3 Nummer 24.2 und 25.2)

Als Folgeänderung zur Änderung von § 5 werden die Verweise im Register der Zusatzbescheinigungen auf diesen angepasst.

Zu Doppelbuchstabe cc (Anlage 10 Abschnitt 1 Teil 4 Nummer 29.1)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (Anlage 10 Abschnitt 2)**Zu Doppelbuchstabe aa (Anlage 10 Abschnitt 2 einleitender Satzteil)**

Die Anlage 10 Abschnitt 2 wird dahingehend ergänzt, dass Auskunftsrechte aus dem Register der Zusatzbescheinigungen auch zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 5 Absatz 3 bestehen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Anlage 10 Abschnitt 2 Buchstabe c)

Die Änderungen sind redaktionell und entsprechen den Änderungen des § 10 Absatz 6. Mit dem Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 2085) wurde die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung geschaffen. Außerdem wird der Verweis von der alten Richtlinie 2004/49/EG auf die neue Richtlinie (EU) 2016/798 geändert. Schließlich wird der Begriff „Unfälle“ durch den Begriff „gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb“ ausgetauscht.

Zu Nummer 29 (Anlage 11)**Zu Buchstabe a (Anlage 11 Überschrift)**

Der Klammerzusatz, der die Vorschriften enthält, in denen auf Anlage 11 verwiesen wird, wird aktualisiert. Darüber hinaus wird die Überschrift um den Begriff der „Untersuchungen“ ergänzt.

Zu Buchstabe b (Anlage 11 Abschnitt 1)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c (Anlage 11 Abschnitt 2)

Ein neuer Abschnitt 2, der die Mindesthäufigkeit der regelmäßigen Überprüfungen der allgemeinen Fachkenntnisse vorschreibt, wird eingefügt. Demnach sind diese regelmäßigen Überprüfungen mindestens alle drei Jahre durchzuführen.

Zu Buchstabe d (Anlage 11 Abschnitt 3)

Der bisherige Abschnitt 2 wird nun der neue Abschnitt 3. Die Überschrift wird konkretisiert. Außerdem erfolgen redaktionelle Änderungen.

Zu Nummer 30 (Anlage 12)

Nach dem Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ist die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten, deshalb wird in der Anlage 12 das Wort „Gemeinschaftsmodell“ in Bezug auf den Nachweis einer Zusatzbescheinigung durch Europäisches Modell ersetzt.

Zu Artikel 2 (Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung)**Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1)**

Das Vollzitat der Triebfahrzeugführerscheinverordnung wird gestrichen, weil diese Verordnung dem Eisenbahnsektor bekannt ist.

Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Der Sprachgebrauch wird an den Sprachgebrauch der Triebfahrzeugführerscheinverordnung angepasst.

Zu Nummer 3 (§ 7 Absatz 1)

Die Voraussetzungen, die jeder Prüfer einer Prüfung für den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins erfüllen muss, sind im § 15 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 5 und 7 bis 11 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung geregelt.

Zu Nummer 4 (§ 8 Absatz 2 Satz 4)

Die Spracherfordernisse werden an die Regelungen aus der Triebfahrzeugführerscheinverordnung angepasst. Einer besonderen Nachweispflicht der Sprachkenntnisse für Prüfer erfolgt nach § 8 nur, wenn die Prüfung in einer Sprache eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union durchgeführt werden soll.

Zu Nummer 5 (§ 9 Absatz 3 Satz 2 und § 10 Absatz 6 Satz 2)

In § 9 Absatz 3 Satz 2 und in § 10 Absatz 6 Satz 2 ist jeweils eine Frist von sechs Wochen nach Abschluss des Prüfungsteils zur Übermittlung der Niederschrift über den Verlauf der Prüfung an das Eisenbahn-Bundesamt vorgesehen.

Zu Nummer 6 (§ 18 Absatz 2)

In der Bescheinigung über das Nichtbestehen der Prüfung sind sowohl die bestandenen als auch die nichtbestandenen Teile der Prüfung mitzuteilen.

Zu Nummer 7 (Anlage 1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Der Sprachgebrauch wird an den Sprachgebrauch der Triebfahrzeugführerscheinverordnung angepasst.

Zu Nummer 8 (Anlage 3)

Nach der Anlage 3 sind in der Prüfungsbescheinigung immer die Namen der Prüfer anzugeben. Darüber hinaus ist auch die Prüfstelle aufzuführen, wenn der jeweilige Prüfer für eine solche tätig ist.

Zu Artikel 3 (Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt)

Zu Nummer 1 (Anlage Teil I Abschnitt 10 Nummer 10.3)

In der Gebührennummer 10.3 wird die Rechtsgrundlage entsprechend der Änderung in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung aktualisiert.

Zu Nummer 2 (Anlage Teil I Abschnitt 10 Nummer 10.5 bis 10.14)

Die bisherigen Gebührennummern „10.5 Anerkennung einer Person oder Stelle als Ausbilder“, „10.6 Anerkennung einer Person oder Stelle als Prüfer“ und „10.7 Anerkennung als Arzt, Psychologe oder Stelle zur Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen“ werden jeweils aufgeteilt in einen Gebührentatbestand zur Anerkennung einer Person und in einen Gebührentatbestand zur Anerkennung einer Stelle. Darüber hinaus wird der für die Überwachung der anerkannten Personen und Stellen anfallende Verwaltungsaufwand als gebührenpflichtige Tätigkeit berücksichtigt. Aufgrund des höheren Verwaltungsauf-

wands für die Anerkennung und Überwachung der Stellen im Vergleich zur Anerkennung und Überwachung einzelner Personen werden die entsprechenden Festgebühren verhältnismäßig zum höheren Verwaltungsaufwand angehoben. Die jeweiligen Gebührenhöhen wurden auf der Grundlage der Kosten berechnet, die durch eine Kosten- und Leistungsrechnung des Eisenbahn-Bundesamtes ermittelt wurden. Diese Änderungen dienen der Erhebung kostendeckender Gebühren.

Zu Gebührennummer 10.5

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Person als Ausbilder nach § 14 Absatz 2 oder § 14d der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an oder verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 14 Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfüllt sind. Die Überwachung einer anerkannten Person ist ebenfalls gebührenpflichtig und wird im Rahmen der Anerkennung für den Anerkennungszeitraum bei der Bestimmung der Festgebühr berücksichtigt. Die Gebühr ist als Festgebühr gemäß § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes ausgestaltet. Die bisherige Gebührenhöhe von 850 Euro wird auf 1 320 Euro angehoben.

Die Anerkennung beinhaltet unter anderem eine formale und inhaltliche Prüfung der eingereichten Unterlagen hinsichtlich der Erfüllung der Anerkennungsvoraussetzungen, gegebenenfalls Nachforderung von Unterlagen, Bescheiderstellung, vor- und nachgelagerte Beratung der Antragsteller sowie Registerführung und -pflege. Hierfür ist erfahrungsgemäß ein Zeitaufwand von 7,1 Stunden anzusetzen.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 3,9 Stunden.

Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro.

Die gemittelte Gebühr von 1 320 Euro errechnet sich wie folgt: $11 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 1 320 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.6

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Stelle als Ausbildungsstelle nach § 14 Absatz 3 oder § 14d der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an oder verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 14 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfüllt sind. Die Überwachung einer anerkannten Stelle ist ebenfalls gebührenpflichtig und wird im Rahmen der Anerkennung für den Anerkennungszeitraum bei der Bestimmung der Festgebühr berücksichtigt. Die Gebühr ist als Festgebühr gemäß § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes ausgestaltet. Die bisherige Gebührenhöhe von 850 Euro wird auf 2 340 Euro angehoben.

Die Überprüfung des Vorliegens der Anerkennungsvoraussetzungen ist bei einer Stelle regelmäßig deutlich aufwendiger als bei einer Einzelperson, da die Anforderungen an eine Stelle deutlich umfangreicher sind und zudem sämtliche Unterlagen der für die Stelle tätigen Personen zu sichten und zu prüfen sind. Der deutlich höhere Aufwand für die Anerkennung, der erfahrungsgemäß nahezu doppelt so groß ist wie bei einer Einzelperson, wird durch die angehobene Gebühr abgebildet. Für die Anerkennung von Stellen als Ausbildungsstelle ist erfahrungsgemäß ein Zeitaufwand von 14 Stunden anzusetzen.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Überwachung kann

auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 5,5 Stunden.

Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro.

Die gemittelte Gebühr von 2 340 Euro errechnet sich wie folgt: $19,5 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 2\,340 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.7

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt nach § 14 Absatz 2 in Verbindung mit § 14c Absatz 2 oder § 14d der Triebfahrzeugführerscheinverordnung als Ausbilder eine Person, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt wurde, in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse in einem vereinfachten Anerkennungsverfahren an. Oder es verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 14 Absatz 2 in Verbindung mit § 14c Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung weiterhin erfüllt sind.

Eine Anerkennung nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren umfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein Bescheid zu erstellen. Für die Anerkennung von Personen als Ausbilder im vereinfachten Verfahren wird ein Zeitaufwand von 3,2 Stunden erwartet.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung, die ebenfalls gebührenpflichtig ist. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 3,9 Stunden.

Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro.

Die gemittelte Gebühr von 852 Euro errechnet sich wie folgt: $7,1 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 852 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.8

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt nach § 14 Absatz 3 in Verbindung mit § 14c Absatz 2 oder § 14d der Triebfahrzeugführerscheinverordnung als Ausbildungsstelle eine Stelle, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt wurde, in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse in einem vereinfachten Anerkennungsverfahren an. Oder es verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 14 Absatz 3 in Verbindung mit § 14c Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung weiterhin erfüllt sind.

Eine Anerkennung nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren umfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein Bescheid zu erstellen. Für die Anerkennung von Stellen als Ausbildungsstelle im vereinfachten Verfahren wird ein Zeitaufwand von 5,5 Stunden erwartet.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung, die ebenfalls gebührenpflichtig ist. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder

einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 5,5 Stunden.

Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro.

Die gemittelte Gebühr von 1 320 Euro errechnet sich wie folgt: $11 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 1\,320 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.9

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Person als Prüfer nach § 15 Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an oder verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfüllt sind. Die Überwachung einer anerkannten Person ist ebenfalls gebührenpflichtig und wird im Rahmen der Anerkennung für den Anerkennungszeitraum bei der Bestimmung der Festgebühr berücksichtigt. Die Gebühr ist als Festgebühr gemäß § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes ausgestaltet. Die bisherige Gebührenhöhe von 850 Euro wird auf 1 320 Euro angehoben.

Die Anerkennung beinhaltet unter anderem eine formale und inhaltliche Prüfung der eingereichten Unterlagen hinsichtlich der Erfüllung der Anerkennungsvoraussetzungen, gegebenenfalls Nachforderung von Unterlagen, Bescheiderstellung, vor- und nachgelagerte Beratung der Antragsteller sowie Registerführung und -pflege. Hierfür ist erfahrungsgemäß ein Zeitaufwand von 7,1 Stunden anzusetzen.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 3,9 Stunden.

Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro.

Die gemittelte Gebühr von 1 320 Euro errechnet sich wie folgt: $11 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 1\,320 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.10

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Stelle als Prüfstelle nach § 15 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an oder verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung erfüllt sind. Die Überwachung einer anerkannten Stelle ist ebenfalls gebührenpflichtig und wird im Rahmen der Anerkennung für den Anerkennungszeitraum bei der Bestimmung der Festgebühr berücksichtigt. Die Gebühr ist als Festgebühr gemäß § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes ausgestaltet. Die bisherige Gebührenhöhe von 850 Euro wird auf 2 340 Euro angehoben.

Die Überprüfung des Vorliegens der Anerkennungsvoraussetzungen ist bei einer Stelle regelmäßig deutlich aufwendiger als bei einer Einzelperson, da die Anforderungen an eine Stelle deutlich umfangreicher sind und zudem sämtliche Unterlagen der für die Stelle tätigen Personen zu sichten und zu prüfen sind. Der deutlich höhere Aufwand für die Anerkennung, der erfahrungsgemäß nahezu doppelt so groß ist wie bei einer Einzelperson, wird durch die angehobene Gebühr abgebildet. Für die Anerkennung von Stellen als Prüfstelle ist erfahrungsgemäß ein Zeitaufwand von 14 Stunden anzusetzen.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 5,5 Stunden.

Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro.

Die gemittelte Gebühr von 2 340 Euro errechnet sich wie folgt: $19,5 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 2\,340 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.11

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt nach § 15 Absatz 2 in Verbindung mit § 15c Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung als Prüfer eine Person, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt wurde, in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse in einem vereinfachten Anerkennungsverfahren an. Oder es verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 2 in Verbindung mit § 15c Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung weiterhin erfüllt sind.

Eine Anerkennung nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren umfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein Bescheid zu erstellen. Für die Anerkennung von Personen als Prüfer im vereinfachten Verfahren wird ein Zeitaufwand von 3,2 Stunden erwartet.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung, die ebenfalls gebührenpflichtig ist. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 3,9 Stunden.

Für die Anerkennung und die Überwachung werden durchschnittlich rund 7,1 Stunden benötigt. Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro. Die gemittelte Gebühr von 852 Euro errechnet sich daher wie folgt: $7,1 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 852 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.12

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt nach § 15 Absatz 3 in Verbindung mit § 15c Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung als Prüfstelle eine Stelle, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt wurde, in Bezug auf den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse in einem vereinfachten Anerkennungsverfahren an. Oder es verlängert die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 3 in Verbindung mit § 15c Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung weiterhin erfüllt sind.

Eine Anerkennung nach dem vereinfachten Anerkennungsverfahren umfasst die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität. Zum Abschluss des Verfahrens ist ein Bescheid zu erstellen. Für die Anerkennung von Stellen als Prüfstelle im vereinfachten Verfahren wird ein Zeitaufwand von 5,5 Stunden erwartet.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung, die ebenfalls gebührenpflichtig ist. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in

Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 5,5 Stunden.

Für die Anerkennung und die Überwachung werden durchschnittlich rund elf Stunden benötigt. Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro. Die gemittelte Gebühr von 1 320 Euro errechnet sich daher wie folgt: $11 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 1\,320 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.13

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Person als Arzt oder Psychologe für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung gemäß § 16 Absatz 2 oder 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an oder verlängert nach § 16b Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung die Anerkennung. Darüber hinaus muss das Eisenbahn-Bundesamt diese Person nach § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung überwachen.

Die Gebühr ist als Festgebühr gemäß § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes ausgestaltet. Die bisherige Gebührenhöhe von 850 Euro wird auf 996 Euro angehoben.

Die Anerkennung beinhaltet unter anderem eine formale und inhaltliche Prüfung der eingereichten Unterlagen hinsichtlich der Erfüllung der Anerkennungsvoraussetzungen, gegebenenfalls Nachforderung von Unterlagen, Bescheiderstellung, vor- und nachgelagerte Beratung der Antragsteller sowie Registerführung und -pflege. Hierfür ist erfahrungsgemäß ein Zeitaufwand von 5,3 Stunden anzusetzen.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum drei Stunden.

Für die Anerkennung und die Überwachung werden durchschnittlich rund 8,3 Stunden benötigt. Der Stundensatz des § 2 Absatz 2 der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt beträgt 120 Euro. Die gemittelte Gebühr von 996 Euro errechnet sich wie folgt: $8,3 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 996 \text{ €}$.

Zu Gebührennummer 10.14

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt eine Stelle als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung gemäß § 16 Absatz 4 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung an oder verlängert nach § 16b Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung die Anerkennung. Darüber hinaus muss das Eisenbahn-Bundesamt diese Stelle nach § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung überwachen.

Die Gebühr ist als Festgebühr gemäß § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes ausgestaltet. Die bisherige Gebührenhöhe von 850 Euro wird auf 1 596 Euro angehoben.

Die Überprüfung des Vorliegens der Anerkennungsvoraussetzungen ist bei einer Stelle regelmäßig deutlich aufwendiger als bei einer Einzelperson, da die Anforderungen an eine Stelle deutlich umfangreicher sind und zudem sämtliche Unterlagen der für die Stelle tätigen Personen zu sichten und zu prüfen sind. Der deutlich höhere Aufwand wird durch die angehobene Gebühr abgebildet.

Die Anerkennung beinhaltet unter anderem eine formale und inhaltliche Prüfung der eingereichten Unterlagen hinsichtlich der Erfüllung der Anerkennungsvoraussetzungen, gegebenenfalls Nachforderung von Unterlagen, Bescheiderstellung, vor- und nachgelagerte Beratung der Antragsteller sowie Registerführung und -pflege. Hierfür ist erfahrungsgemäß ein Zeitaufwand von acht Stunden anzusetzen.

Im Anerkennungszeitraum von regelmäßig fünf Jahren erfolgt zudem eine Überwachung gemäß § 18 Absatz 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Überwachung kann auf unterschiedliche Art erfolgen, beispielsweise in Form einer Durchsicht von Arbeitsergebnissen, einer Befragung, einer Auditierung oder einer Auswertung von elektronisch gespeicherten Arbeitsergebnissen. Durchschnittlich beträgt der Zeitaufwand für die Überwachung im Anerkennungszeitraum 5,3 Stunden.

Die gemittelte Gebühr von 1 596 Euro errechnet sich wie folgt: $13,3 \text{ h} \times 120 \text{ €/h} = 1 596 \text{ €}$.

Zu Nummer 3 (Anlage Teil I Abschnitt 10 Nummer 10.15)

Die Nummer des Gebührentatbestands hat sich verschoben. Zudem wird die Rechtsgrundlage, auf die verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung. Die Inkrafttretensregelung sieht ein Inkrafttreten am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals (vgl. Ziffer I.4 des Arbeitsprogramms der Bundesregierung Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau 2018) vor.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRK

Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein (NKR-Nr. 6091)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Zeitaufwand (Entlastung):	Rund -3.000 Stunden
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	992.000 Euro
<i>davon aus Bürokratiekosten:</i>	<i>Rund 17.000 Euro</i>
Verwaltung (Bund)	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	Rund 34.000 Euro
‘One in one out’-Regel	Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 992.000 Euro dar. Die Kompensation wird mit einem anderen Vorhaben aus dem Geschäftsbereich des BMDV vorgenommen.
Weitere Kosten (Gebühren)	Für die Wirtschaft entstehen weitere Kosten aus Änderungen der Gebührensätze sowie aus der Schaffung neuer Gebührentatbestände.
Jährlich:	Rund 112.000 Euro
Jährlich ab 2028:	Rund 194.000 Euro
Digitaltauglichkeit	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Änderungen umfassend geprüft und die Ergebnisse nachvollziehbar dargestellt.
Umsetzung von EU-Recht	Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1.000 Euro resultiert aus der 1:1 Umsetzung von EU-Recht.

Evaluierung	Die Neuregelung wird spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Eisenbahnsicherheit durch den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren
Kriterien/Indikatoren:	<ul style="list-style-type: none"> • Erfahrungen von Triebfahrzeugführern, Ausbildern, Prüfern und Eisenbahnunternehmen
Datengrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • Befragungen
Nutzen des Vorhabens	<p>Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben:</p> <p>Der Wegfall der nochmaligen Prüfungen stellt einen psychologischen Vorteil für Triebfahrzeughalter und einen organisatorischen Vorteil für Unternehmer dar.</p>
<p><u>Regelungsfolgen</u></p> <p>Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.</p>	

II Regelungsvorhaben

Mit der Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein werden die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV), die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV) und die Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt (EBAB-GebV) geändert. Dabei wird der Einsatz von Simulatoren in Triebfahrzeugführerausbildung verpflichtend und die Anerkennung von Ärzten, Psychologen oder zuständigen Stellen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen befristet. Mit diesen Maßnahmen will das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Eisenbahnsicherheit erhöhen. Zudem gilt künftig eine bestandene Abschlussprüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst für die Teile, welche inhaltsgleich mit den erforderlichen Prüfungen für die Zusatzbescheinigung sind, als Nachweis für die Prüfungen der fahrzeugbezogenen und infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse. Eine nochmalige Prüfung dieser Bestandteile erfolgt nicht mehr.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Bei den Bürgerinnen und Bürgern wird **pro Jahr Zeitaufwand** von rund **3.000 Stunden entfallen**.

Die Entlastung resultiert daraus, dass die Prüfungen der fahrzeugbezogenen und infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse als bestanden gelten, sofern inhaltsgleiche Prüfungsteile etwa im Rahmen der Abschlussprüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst bestanden wurden. Das Ressort geht auf Basis von Daten des Bundesinstituts für Berufsbildung von 720 Fällen aus. Zudem nimmt das Ressort an, dass durchschnittlich je Fall 0,7 Prüfungen entfallen, für die jeweils sechs Stunden angesetzt werden ($720 * 0,7 \text{ Prüfungen} * 6 \text{ Stunden} = 3.000 \text{ Stunden}$).

Wirtschaft

Das BMDV schätzt, dass sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** der Wirtschaft um rund **992.000 Euro erhöht**. Der Erfüllungsaufwand resultiert aus den folgenden Vorgaben:

- **Einsatz eines Simulators in der praktischen Ausbildung und der praktischen Prüfung**

Die Neuregelungen schreiben den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren bei der praktischen Ausbildung und der praktischen Prüfung für den erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B vor. Bislang war der Einsatz von Simulatoren freiwillig.

Das Ressort geht auf Basis von Auskünften des Eisenbahnbundesamtes (EBA) von rund 4.000 praktischen Ausbildungen und Prüfungen p.a. aus. Das Ressort nimmt nach einer Befragung des Sektors an, dass bei 75 % der Prüfungen und Ausbildungen bereits heute Simulatoren eingesetzt werden. Das Ressort geht weiterhin davon aus, dass die Simulatoren überwiegend gemietet werden und setzt nach Auskunft des Sektors Mietkosten in Höhe von 165 Euro pro Stunde an. Für die 1.000 Ausbildungen wird für den Einsatz eines Simulators ein Zeitaufwand von sechs Stunden und für die 1.000 Prüfungen ein Zeitaufwand von 1,5 Stunden angesetzt. Das Ressort geht somit nachvollziehbar von einem zusätzlichen **Erfüllungsaufwand** in Höhe von **1,238 Mio. Euro p.a.** aus ($1.000 \text{ Ausbildungen} * 6 \text{ Stunden} * 165 \text{ Euro/h} + 1.000 \text{ Prüfungen} * 1,5 \text{ Stunden} * 165 \text{ Euro/h}$).

- **Wegfall von Prüfungen**

Auch bei den Ausbildungsunternehmen resultiert aus den bei Inhaltsgleichheit entfallenden Prüfungsteilen eine **Entlastung an Erfüllungsaufwand**, welche das BMDV nachvollziehbar mit **263.000 Euro p.a.** beziffert. Unter zunächst analoger Verwendung der Parameter, die die Grundlage bei der Aufwandsschätzung der Bürgerinnen und Bürger darstellte ($720 \text{ Fälle} * 0,7 \text{ Prüfungen}$) setzt das Ressort eine Zeitersparnis von acht Stunden je Prüfung an und monetarisiert diese mit 65,20 Euro/h (Hohes Qualifikationsniveau; Wirtschaftsabschnitt H, Verkehr und Lagerei).

- **Verlängerung der Anerkennung als Arzt, Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen**

Nach der Neuregelung müssen Ärzte, Psychologen und zuständige Stellen, die Tauglichkeitsuntersuchungen durchführen, ihre Anerkennung alle fünf Jahre verlängern lassen. Derzeit sind 130 Ärzte und Psychologen und 175 Stellen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt. Das BMDV setzt einen Zeitaufwand von je acht Stunden (Ärzte und Psychologen) bzw. 10 Stunden (zuständige Stellen) für die Antragsstellung an. Das Ressort geht bei einer Periodizität von 0,2 und einem Lohnsatz von 29,20 Euro/h nachvollziehbar von einem **zusätzlichen Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **16.000 Euro p.a.** aus. Dieser Aufwand wird erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung entstehen.

- **Verlängerung der Anerkennungen als Ausbildungsstellen für Triebfahrzeugführer**

Bislang konnten Eisenbahnen mit Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung sowohl eigenes als auch externes Personal ausbilden. Künftig darf externes Personal nur noch von anerkannten Stellen und Personen durchgeführt werden. Das Ressort geht davon aus, dass sich 20 Eisenbahnen zusätzlich anerkennen lassen, wodurch nachvollziehbar zusätzlicher **Erfüllungsaufwand** von knapp **1.000 Euro p.a.** entsteht.

Verwaltung (Bund)

Der **Verwaltung auf Bundesebene** entsteht ein **zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **34.000 Euro**. Der verwaltungsseitige Erfüllungsaufwand stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

- **Verlängerung der Anerkennung als Arzt, Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen**

Das EBA hat den Ärzten, Psychologen und zuständigen Stellen, die Tauglichkeitsuntersuchungen durchführen, künftig die Anerkennung alle fünf Jahre (Periodizität 0,2) zu verlängern. Es sind 130 Ärzte und Psychologen und 175 Stellen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt. Das Ressort setzt für die Prüfung der Antragsunterlagen und die Überwachung einen Zeitaufwand von 8,3 Stunden (Ärzte und Psychologen) bzw. 13,3 Stunden (zuständige Stellen) je Fall an. Bei einem Lohnsatz von 46,50 Euro/h ergibt sich nachvollziehbar ein **zusätzlicher Erfüllungsaufwand** in der Höhe von rund **32.000 Euro p.a.** Dieser Aufwand entsteht erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung.

- **Verlängerung der Anerkennungen als Ausbildungsstellen für Triebfahrzeugführer**

Analog zu der Wirtschaft entsteht der Verwaltung Erfüllungsaufwand durch die Überprüfung der Antragsunterlagen von 20 Eisenbahnen für die Anerkennung als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer. Bei einem Zeitaufwand von 19,5 Stunden je Prüfung, einem Lohnsatz

von 46,50 Euro/h und einer Periodizität von 0,2 geht das Ressort nachvollziehbar von einem **zusätzlichen Erfüllungsaufwand** von knapp **4.000 Euro p.a.** aus.

- **Vereinfachte Anerkennungsverfahren**

Es ist ein vereinfachtes Anerkennungsverfahren Ausbildungsorganisationen und die Prüfungsorganisationen vorgesehen, wenn diese bereits eine Anerkennung in einem anderen Mitgliedsstaat der EU vorweisen können. Hier raus ergibt sich nachvollziehbar eine **jährliche Entlastung** an Erfüllungsaufwand von rund **1.000 Euro**.

III.2 Weitere Kosten

Der **Wirtschaft** entstehen **weitere Kosten** in Höhe von rund **112.000 Euro p.a.** Ab der **zweiten Jahreshälfte 2028** belaufen sich die **weiteren Kosten der Wirtschaft** auf rund **194.000 Euro p.a.** Die Kosten resultieren im Wesentlichen aus Änderungen der Gebührensätze sowie der Schaffung von gesonderten Gebührentatbeständen für die Überwachung der Personen und Stellen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen. Das Ressort weist die weiteren Kosten für jeden Gebührentatbestand unter Darstellung der Fallzahl(-änderung), Periodizität und Kosten je Fall nachvollziehbar und methodengerecht aus.

III.3 Digitalcheck

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Änderungen von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein umfassend geprüft und die Ergebnisse nachvollziehbar dargestellt.

III.4 Evaluierung

Das Vorhaben soll spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert werden. Hierbei soll festgestellt werden, ob der Einsatz der Simulatoren zu einer Erhöhung der Eisenbahnsicherheit (**Ziel**) führt. Um dies zu bewerten, sollen Erfahrungen von Triebfahrzeugführern, Ausbildern, Prüfern und Eisenbahnunternehmen (**Kriterien/Indikatoren**) über Befragungen (**Datengrundlage**) erhoben werden.

IV Ergebnis

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin