

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und die Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft sind in deutsches Recht umzusetzen.

Zur Vereinfachung des Rechtsrahmens wurden die beiden Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems neu gefasst und in der Richtlinie 2008/57/EG zusammengeführt. Damit einher geht die Aufhebung der Unterteilung in ein konventionelles und ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem auf der Ebene der Richtlinie. Diese Richtlinie sieht zudem die Ausweitung des Geltungsbereichs über die transeuropäischen Netze hinaus auf das gesamte Eisenbahnsystem vor. Kernstück der Richtlinie 2008/57/EG ist die Anerkennung gleichwertiger ausländischer Vorschriften und die Vermeidung von Doppelprüfungen im Rahmen der Fahrzeugzulassung.

Mit der Richtlinie 2008/110/EG wird die für die Instandhaltung zuständige Stelle eingeführt. Jedem Fahrzeug ist eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zuzuweisen und ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen einzuführen. Grund hierfür ist das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF) am 1. Juli 2006. Danach sind die Halter von Eisenbahnfahrzeugen nämlich nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzustellen, dem auch die Instandhaltung oblag. Die Richtlinie 2008/110/EG trägt dieser Entwicklung Rechnung und sieht für Stellen, die für die Instandhaltung von Güterwagen tätig sein wollen, eine Zertifizierungspflicht vor. Die Zertifizierung dient den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen als Indiz dafür, dass die Instandhaltung der betreffenden Fahrzeuge ordnungsgemäß organisiert ist.

B. Lösung

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die Richtlinien 2008/57/EG und 2008/110/EG auf Gesetzesebene durch Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in deutsches Recht umgesetzt.

Es wird die für die Instandhaltung zuständige Stelle eingeführt, die für den betriebs sicheren Zustand der von ihr übernommenen Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich ist. In der Regel ist diese Stelle gleichzeitig der Halter oder die Eisenbahn. Halter und Eisenbahnen können diese Verantwortung aber auch auf eine andere Stelle übertragen, die über die spezielle Sachkunde zur Instandhaltung verfügt. Eine Zertifizierungspflicht von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen wird vorgeschrieben. Des Weiteren wird die Möglichkeit einer freiwilligen Zertifizierung von Werkstätten und anderen Einrichtungen vorgesehen, die als Unterauftragnehmer einen Teil der Funktionen der für die Instandhaltung zuständigen Stelle wahrnehmen wollen. Zertifizierungsstelle wird das Eisenbahn-Bundesamt in Zusammenarbeit mit Verwaltungshelfern.

Darüber hinaus wird die Unterteilung im AEG in ein konventionelles und ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem aufgehoben.

Die Regelungen zur Fahrzeugzulassung werden in einer Mantelverordnung erfolgen.

C. Alternativen

Es gibt keine Alternative, da die vorgenannten europäischen Richtlinien in deutsches Recht umzusetzen sind.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 9,9 Mio. Euro; der zusätzliche Erfüllungsaufwand beläuft sich auf ca. 33,5 Mio. Euro pro Jahr und ab 2017 auf ca. 33,9 Mio. Euro pro Jahr; eine neue Informationspflicht mit Bürokratiekosten von rund 0,6 Mio. Euro jährlich sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 6,2 Mio. Euro pro Jahr. Davon sind 5,2 Mio. Euro durchlaufende Gelder durch die Einbindung von Verwaltungshelfern. Der Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt beträgt rund 1 Mio. Euro.

Durch das Achte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden dem Eisenbahn-Bundesamt neue Aufgaben und Befugnisse übertragen, für die kostendeckende Gebühren erhoben werden. Dies verursacht beim Eisenbahn-Bundesamt einen Personalmehrbedarf von voraussichtlich acht Stellen.

Sofern der aus der Umsetzung der Richtlinie resultierende erhöhte Verwaltungs- und Vollzugsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt zu Mehrausgaben oder einem Mehrbedarf an Planstellen/Stellen führen sollte, der nicht durch Einnahmen finanziert ist, werden diese Mehrbelastungen durch Einsparungen innerhalb des Einzelplans 12 erwirtschaftet.

Auf Länderebene entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, *AP.* Mai 2012

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 896. Sitzung am 11. Mai 2012 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften¹

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet,

1. ihren Betrieb sicher zu führen und
2. an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.“

b) In Absatz 4 werden jeweils nach dem Wort „Inhalt“ die Wörter „in nicht personenbezogener Form“ eingefügt.

c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Die Eisenbahnen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 4 Satz 1 und 2 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.“

d) Die bisherigen Absätze 5 und 6 werden die Absätze 6 und 7.

2. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a
Instandhaltung

(1) Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig (für die Instandhaltung zuständige Stelle). Sie können die Aufgabe nach Satz 1 auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für den sicheren Betrieb sind die für die Instandhaltung zuständigen Stellen

verpflichtet, die von ihnen zur Instandhaltung übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten.

(3) Zur Instandhaltung haben die zuständigen Stellen, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, ein Instandhaltungssystem einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Das Instandhaltungssystem richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22). Die Instandhaltung richtet sich nach

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und
2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung und der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

(4) Die übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.

(5) Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Stellen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Stellen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(6) Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Stellen haben die Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als solches verwendet werden kann. Die zu den Instandhaltungsunterlagen zählenden Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeuges sind dabei nach DIN 27201-2:2012-02² aufzubewahren.“

¹ Dieses Gesetz dient der Umsetzung 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) und der Umsetzung der Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62).

² Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Norm ist im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1d Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Dem Bund obliegt unbeschadet des § 25b die Wahrnehmung der Aufgaben der benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem interoperablen Eisenbahnsystem einzurichten ist.“

b) Absatz 1e Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefasst:

„Dem Bund obliegt für die regelspurigen Eisenbahnen, die Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen“.

bb) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme und Teile von diesen im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union;

2. die Erteilung von

a) Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen sowie

b) Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen;“.

cc) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. die Eisenbahnaufsicht über Halter nach § 32, deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister nach § 25a eingetragen sein müssen;“.

dd) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. die Eisenbahnaufsicht über das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union;“.

ee) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union einzurichten ist;“.

ff) In Nummer 8 wird der Schlusspunkt durch ein Semikolon ersetzt.

gg) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. das Genehmigen von Ausnahmen von der Anwendung bestimmter technischer Spezifikationen für die Interoperabilität.“

4. Nach § 7f wird folgender § 7g eingefügt:

„§ 7g

Bescheinigungen betreffend die Instandhaltung

(1) Wer als für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle tätig werden will, bedarf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Satz 1 gilt nicht für das Instandhalten von Güterwagen, die nur

1. auf nichtöffentlichen oder nichtregelspurigen Eisenbahninfrastrukturen oder

2. für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden.

(2) Die Sicherheitsbehörde erteilt die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 19 ergänzende Anforderungen ergeben.

(3) Eine Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen kann beantragen, wer nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b bis d der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 folgende Funktionen oder Teile davon wahrnehmen will:

1. die Instandhaltungsentwicklungsfunktion,

2. die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion oder

3. die Instandhaltungserbringungsfunktion.

Die Sicherheitsbehörde erteilt die Bescheinigung nach Satz 1 auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Voraussetzungen nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 erfüllt.

(4) Wer von einer zuständigen Zertifizierungsstelle in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eine Bescheinigung entsprechend den Absätzen 1 oder 3 erhalten hat, bedarf in der Bundesrepublik Deutschland keiner weiteren Bescheinigung. Entsprechendes gilt für erteilte Bescheinigungen nach Artikel 15 ATMF – Anhang G zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 1985 II S. 130) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 2002 II S. 2140).“

5. § 25a Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Zweck des Fahrzeugeinstellungsregisters ist es, den in Artikel 33 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe c 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), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist, genannten Einrichtungen sowie den zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder Informationen über Eisenbahnfahrzeuge bereitzustellen, deren Inbetriebnahme genehmigt worden ist. Hierzu gehören insbesondere Angaben zu den Voraussetzungen der Inbetriebnahme und des Betriebs sowie zum jeweiligen Halter und zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle.“

6. § 25b wird wie folgt gefasst:

„§ 25b

Benannte Stellen

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften

ten oder der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsbahnsystem vorgesehen ist, Privaten übertragen.

(2) Die Übertragung kann nur erfolgen, wenn nachgewiesen ist, dass der Private die Kriterien nach Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG erfüllt und somit die Gewähr dafür bietet, dass er die Aufgaben der benannten Stelle ordnungsgemäß wahrnehmen wird.“

7. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1c wird wie folgt gefasst:

„1c. über die Einzelheiten der Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters, insbesondere über die in dem Register zu speichernden Angaben sowie über die Datenerhebung und Datenübermittlung; gespeichert werden dürfen nur Angaben zur Identifizierung des Halters und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle sowie zur Beschaffenheit, Ausrüstung, Kennzeichnung sowie zu den sonstigen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen des Eisenbahnfahrzeuges;“.

bb) In Nummer 18 wird der Schlusspunkt durch ein Semikolon ersetzt.

cc) Folgende Nummer 19 wird angefügt:

„19. über die Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle und das Verfahren für die Erteilung von Bescheinigungen nach § 7g.“

b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 oder 2, die ausschließlich der Umsetzung der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten

1. technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2008/57/EG,
2. Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 33 der Richtlinie 2008/57/EG,
3. Spezifikationen für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen nach Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG oder
4. Spezifikationen für das Infrastrukturregister nach Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG

dienen, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; dabei kann auch das Verhältnis zu den sonstigen der Betriebssicherheit dienenden Rechtsverordnungen geregelt werden.“

8. In § 28 Absatz 1 wird nach Nummer 2e folgende Nummer 2f eingefügt:

„2f. ohne Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 Satz 1 tätig wird,“.

9. Nach § 38 Absatz 5e wird folgender Absatz 5f eingefügt:

„(5f) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, die am 31. Mai 2012 bereits tätig sind, haben die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen nach § 7g bis zum Ablauf des 31. Januar 2013 zu beantragen. Die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt, längstens bis zum 31. Mai 2013. Keiner Instandhaltungsstellen-Bescheinigung bedürfen

1. Eisenbahnen, die am 31. Mai 2012 über eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügen, für deren Gültigkeitsdauer, oder
2. für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, die am 31. Mai 2012 über eine Bescheinigung auf der Grundlage der von der Bundesrepublik Deutschland am 14. Mai 2009 gezeichneten Absichtserklärung zur Festlegung der Grundsätze eines gemeinsamen Systems zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen verfügen, für deren Gültigkeitsdauer, längstens bis zum 31. Mai 2015.“

Artikel 2

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Nach § 3 Absatz 1 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 124 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Das Eisenbahn-Bundesamt ist die Sicherheitsbehörde nach § 5 Absatz 1e Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die mit den Aufgaben der Eisenbahnsicherheit im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union betraut ist.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und die Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft sind in deutsches Recht umzusetzen. Beide Richtlinien sollen zur Erleichterung des Verkehrs mit Eisenbahnfahrzeugen beitragen. Die Barrieren für den freien Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen auf dem europäischen Schienennetz sollen verringert und die länderübergreifende Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten erleichtert werden.

Zur Vereinfachung des Rechtsrahmens wurden die beiden Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems neu gefasst und in der Richtlinie 2008/57/EG zusammengeführt. Damit einher geht die Aufhebung der Unterteilung in ein konventionelles und ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem auf der Ebene der Richtlinie. Bei der Ausgestaltung von Mindestanforderungen in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bleiben die Anwendungsbereiche zunächst unberührt und die Unterteilung noch erhalten. Diese Richtlinie sieht zudem die Ausweitung des Geltungsbereichs über die transeuropäischen Netze hinaus auf das gesamte Eisenbahnsystem vor.

Kernstück der Richtlinie 2008/57/EG ist die Anerkennung gleichwertiger ausländischer Vorschriften und die Vermeidung von Doppelprüfungen im Rahmen der Fahrzeugzulassung. Die Regelungen zur Fahrzeugzulassung werden in einer Mantelverordnung erfolgen.

Mit der Richtlinie 2008/110/EG werden die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständigen Stellen festgelegt und ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen eingeführt. Jedem Fahrzeug ist eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zuzuweisen. Grund hierfür ist das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF) am 1. Juli 2006. Hiernach sind die Halter von Eisenbahnfahrzeugen nämlich nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzustellen, dem auch die Instandhaltung oblag. Die Richtlinie 2008/110/EG trägt dieser Entwicklung Rechnung und sieht für Stellen, die für die Instandhaltung von Güterwagen tätig sein wollen, eine Zertifizierungspflicht vor. Die Zertifizierung dient den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen als Indiz dafür, dass die Instandhaltung der betreffenden Fahrzeuge ordnungsgemäß organisiert ist.

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die Richtlinien 2008/57/EG und 2008/110/EG auf Gesetzesebene durch Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in deutsches Recht umgesetzt.

Es wird die für die Instandhaltung zuständige Stelle eingeführt, die für den betriebssicheren Zustand der von ihr übernommenen Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich ist. In der Regel ist diese Stelle gleichzeitig der Halter oder die Eisenbahn. Halter und Eisenbahnen können diese Verantwortung aber auch auf eine andere Stelle übertragen, die über die spezielle Sachkunde zur Instandhaltung verfügt. Eine Zertifizierungspflicht von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen wird vorgeschrieben. Des Weiteren wird die Möglichkeit einer freiwilligen Zertifizierung von Werkstätten und anderen Einrichtungen vorgesehen, die als Unterauftragnehmer einen Teil der Funktionen der für die Instandhaltung zuständigen Stelle wahrnehmen wollen. Zertifizierungsstelle wird das Eisenbahn-Bundesamt in Zusammenarbeit mit Verwaltungshelfern.

Die Unterteilung im AEG in ein konventionelles und ein Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wird aufgehoben.

Es gibt keine Alternative zu diesem Regelungsvorhaben, da die vorgenannten europäischen Richtlinien in deutsches Recht umzusetzen sind.

Gesetzgebungskompetenz

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

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 9,9 Mio. Euro; der zusätzliche Erfüllungsaufwand beläuft sich auf ca. 33,5 Mio. Euro pro Jahr und ab 2017 auf ca. 33,9 Mio. Euro pro Jahr; eine neue Informationspflicht mit Bürokratiekosten von rund 0,6 Mio. Euro sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

a) Aufbewahrungspflicht von Aufzeichnungen über ein System nach § 4 Absatz 4, § 4 Absatz 5 AEG

§ 4 Absatz 5 sieht eine Pflicht zur Aufbewahrung von Aufzeichnungen über ein Sicherheitsmanagementsystem und über ein System, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten, vor. Integraler Bestandteil eines jeden Dokumentenmanagementsystems, das eine unabdingbare Voraussetzung für die nachvollziehbare Wahrnehmung der Betreiberverantwortung ist, ist auch die Archivierung der Unterlagen. Auch ohne eine ausdrückliche gesetzliche Regelung ergibt sich dies allein schon aus den Grundsätzen eines Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems, aber auch mit dem Blick auf etwaige Haftungs- und Strafrechtsverfahren. Vor diesem Hintergrund ist ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand deshalb im nennenswerten Maße nicht darstellbar.

b) Instandhaltung mittels Instandhaltungssystems nach § 4a Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 AEG

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht		Fallzahl	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand	einmaliger Umstellungsaufwand
§ 4a Absatz 1 i. V. m. 3 AEG	Instandhaltung mittels Instandhaltungssystem	Halter > 1 000 Wagen	15	3 150 000 €		750 000 €
		Halter < 1 000 Wagen	125	19 687 500 €		4 687 500 €
		Werkstätten	65	1 950 000 €		195 000 €
		Eisenbahn > 1 000 Wagen	15	1 800 000 €		375 000 €
		Eisenbahn < 1 000 Wagen	60	5 400 000 €		1 125 000 €
<p>Erläuterung:</p> <p>Bislang sind Eisenbahnen und Halter über § 4 Absatz 3 und 4 AEG verpflichtet, ihre Fahrzeuge in betriebs-sicherem Zustand zu halten. Die Anforderungen an das Instandhaltungssystem sind wegen des Artikels 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 gestiegen, so dass auf die Wirtschaft ein geänderter Erfüllungsaufwand zukommt. Die Verpflichtung zur Instandhaltung mittels Instandhaltungssystems beinhaltet die Kosten für die Einrichtung, Verwirklichung und Aufrechterhaltung der Instandhaltungssysteme. Jedes Instandhaltungssystem muss folgende Funktionen umfassen:</p> <p>A) Managementfunktion: Beaufsichtigung und Koordinierung der Teilfunktionen B), C) und D)</p> <p>B) Entwicklungsfunktion: Führen aller Instandhaltungsunterlagen, Erstellen und Weiterentwickeln von Instandhaltungsprogrammen</p> <p>C) Flottenmanagementfunktion: Zuführung zur Instandhaltung, Erteilung der Instandhaltungsaufträge, Kontrolle durchgeführter Instandhaltungsmaßnahmen und Betriebsfreigabe nach Instandhaltung</p> <p>D) Erbringungsfunktion: Durchführung der Instandhaltung gemäß Instandhaltungsauftrag (Werkstatt)</p> <p>Bei der Berechnung des Aufwandes sind folgende Fallgruppen zu unterscheiden:</p> <p>Fallgruppe 1: ca. 15 Wagenhalter, die keine Eisenbahn sind und mehr als 1 000 Wagen haben</p> <p>Fallgruppe 2: ca. 125 Wagenhalter, die keine Eisenbahn sind und weniger als 1 000 Wagen haben</p> <p>Fallgruppe 3: ca. 65 Güterwagenwerkstätten</p> <p>Fallgruppe 4: ca. 15 Eisenbahnen mit mehr als 1 000 Wagen</p> <p>Fallgruppe 5: ca. 60 Eisenbahnen mit weniger als 1 000 Wagen</p> <p>Halter > 1 000 Wagen</p> <p>Für die Kalkulation des Erfüllungsaufwandes wird angenommen, dass der Wagenhalter für die Management-, die Entwicklungs- und Flottenmanagementfunktion verantwortlich ist. Die Instandhaltungserbringungsfunktion hingegen wird von Güterwagenwerkstätten wahrgenommen.</p> <p>Die Unternehmen haben ein anforderungsgerechtes Instandhaltungssystem einzurichten. Dies beinhaltet die Einrichtung aller für das Instandhaltungssystem erforderlichen Prozesse und Verfahren sowie die Bereitstellung aller erforderlichen Ressourcen. Hierfür entstehen einmalige Umstellungskosten in Höhe von ca. 50 000 €. Daraus ergibt sich folgende Rechnung: 50 000 € × 15 Halter = 750 000 €</p> <p>Es fällt folgender jährlicher Personalmehraufwand an:</p> <p>Managementfunktion: 90 000 €</p> <p>Entwicklungs- und Flottenmanagementfunktion: 120 000 €</p> <p>Summe: 210 000 €</p>						

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht	Fallzahl	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand	einmaliger Umstellungsaufwand
	<p>Daraus ergibt sich nachfolgende Rechnung: $210\,000\text{ €} \times 15\text{ Halter} = 3\,150\,000\text{ €}$</p> <p>Halter < 1 000 Wagen</p> <p>Es wird angenommen, dass Halter mit einer Wagenzahl von weniger als 1 000 Wagen die Entwicklungs- und die Flottenmanagementfunktion an spezialisierte Unterauftragnehmer übertragen werden, die für mehrere für die Instandhaltung zuständigen Stellen tätig werden. Diese Halter profitieren von Synergieeffekten, so dass der Erfüllungsaufwand sich auf 75 % der Aufwendungen beläuft, die Halter mit einer Wagenanzahl von mehr als 1 000 haben.</p> <p>Zur Einrichtung eines anforderungsgerechten Instandhaltungssystems entstehen einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 37 500 € (75 % von 50.000 €). Unter Berücksichtigung der Synergieeffekte entstehen bei Haltern mit weniger als 1 000 Wagen folgende Kosten: $37\,500\text{ €} \times 125\text{ Halter} = 4\,687\,500\text{ €}$.</p> <p>Für den jährlichen Personalmehraufwand ergibt sich folgende Rechnung: $210\,000\text{ €} \times 0,75 \times 125\text{ Halter} = 19\,687\,500\text{ €}$</p> <p>Werkstätten</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die Erbringungsfunktion auf Werkstätten ausgelagert wird.</p> <p>Zur Einrichtung eines anforderungsgerechten Instandhaltungssystems entstehen den Werkstätten Kosten in Höhe von ca. 3 000 €. Insgesamt entstehen folgende einmalige Umstellungskosten: $3\,000\text{ €} \times 65\text{ Werkstätten} = 195\,000\text{ €}$.</p> <p>Für die Erbringungsfunktion fällt ein jährlicher Personalaufwand von rund 30 000 € an. Hieraus kann folgende Rechnung abgeleitet werden: $30\,000\text{ €} \times 65\text{ Werkstätten} = 1\,950\,000\text{ €}$.</p> <p>Eisenbahn > 1 000 Wagen</p> <p>Eisenbahnen sind bereits über § 4 verpflichtet, Fahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten. Im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems nach § 4 Absatz 4 und § 7a Absatz 2 Nummer 1 AEG i. V. m. Artikel 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG sind sie verpflichtet, ein Sicherheitsmanagementsystem mit integriertem Instandhaltungssystem vorzuweisen. Deshalb wird vorausgesetzt, dass bei Eisenbahnen ca. 50 % des Aufwandes von Wagenhaltern durch das Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt sind und somit diese Kosten bereits anfallen. Des Weiteren wird angenommen, dass die Eisenbahnen auch die Erbringungsfunktion selber wahrnehmen.</p> <p>Zur Einrichtung eines anforderungsgerechten Instandhaltungssystems entstehen einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 25 000 € ($50\,000\text{ €} \times 0,5$). $25\,000\text{ €} \times 15\text{ Eisenbahnen} = 375\,000\text{ €}$</p> <p>Für den jährlichen Personalaufwand ergibt sich folgende Rechnung: $(210\,000\text{ €} + 30\,000\text{ €}) \times 0,5 \times 15\text{ Eisenbahnen} = 1\,800\,000\text{ €}$.</p> <p>Eisenbahn < 1000 Wagen</p> <p>Bei Eisenbahnen mit einer Wagenzahl von weniger als 1 000 Wagen gelten die gleichen Annahmen wie für Eisenbahnen mit mehr als 1 000 Wagen. Des Weiteren ist – vergleichbar wie bei Haltern von weniger als 1 000 Wagen – zu berücksichtigen, dass der Aufwand 75 % der Aufwendungen beträgt, die Eisenbahnen mit mehr als 1 000 Wagen haben.</p> <p>Zur Einrichtung eines anforderungsgerechten Instandhaltungssystems fallen folgende einmalige Umstellungskosten an: $50\,000\text{ €} \times 0,5 \times 0,75 \times 60\text{ Eisenbahnen} = 1\,125\,000\text{ €}$.</p> <p>Der jährliche Personalaufwand ist wie folgt zu berechnen: $(210\,000\text{ €} + 30\,000\text{ €}) \times 0,5 \times 0,75 \times 60\text{ Eisenbahnen} = 5\,400\,000\text{ €}$</p>				

c) Instandhaltung nach § 4a Absatz 1 i. V. m. Absatz 4 AEG

Die Regelung zur Instandhaltung mittels Festlegung von Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen an die öffentliche Sicherheit gemäß § 4a Absatz 1 i. V. m. Absatz 4 AEG enthält keine Änderung des Erfüllungsaufwandes. Von dieser Regelung sind grundsätzlich nur Eisenbahnen betroffen. Sie sind bisher nach § 4 Absatz 3 und 4 AEG verpflichtet, ihre Fahrzeuge in betriebs sicherem Zustand zu halten. Über das Sicherheitsmanagementsystem nach § 4 Absatz 4 und § 7a Absatz 2 Nummer 1 AEG i. V. m. Artikel 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG besteht bereits die Pflicht zur Instandhaltung. In diesem Rahmen sind die Eisenbahnen verpflichtet, die Instandhaltung durchzuführen und zu dokumentieren.

d) Aufbewahrungspflichten von Dokumenten nach § 4a Absatz 5 und 6 AEG

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht		Fallzahl	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand	einmaliger Umstellungsaufwand
§ 4a Absatz 5 und 6 AEG (IP)	Aufbewahrungspflichten betreffend das Instandhaltungssystem	Halter > 1 000 Wagen	15	67 500 €		
		Halter < 1 000 Wagen	125	421 875 €		
		Eisenbahn > 1 000 Wagen	15	33 750 €		
		Eisenbahn < 1 000 Wagen	60	101 250 €		
<p>Erläuterung:</p> <p>Für die Berechnung wird angenommen, dass der Aufwand für die Aufbewahrung der Dokumente pro Jahr 5 % der Aufwendungen für die Managementfunktion (90 000 €) entspricht.</p> <p>Halter > 1 000 Wagen Daraus ergibt sich für Halter mit mehr als 1 000 Wagen folgende Berechnung: $90\,000\text{ €} \times 0,05 \times 15\text{ Halter} = 67\,500\text{ €}$</p> <p>Halter < 1 000 Wagen Bei Haltern mit weniger als 1000 Wagen ist zu berücksichtigen, dass der Erfüllungsaufwand 75 % der Aufwendungen beträgt, die Halter mit mehr als 1 000 Wagen haben (s. o.). $90\,000\text{ €} \times 0,05 \times 0,75 \times 125\text{ Halter} = 421\,875\text{ €}$</p> <p>Eisenbahn > 1 000 Wagen Es wird vorausgesetzt, dass bei Eisenbahnen ca. 50 % des Aufwandes von Wagenhaltern durch das Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt sind und somit diese Kosten bereits anfallen (s. o.). $90\,000\text{ €} \times 0,05 \times 0,5 \times 15\text{ Eisenbahnen} = 33\,750\text{ €}$</p> <p>Eisenbahn < 1 000 Wagen Bei Eisenbahnen mit einer Wagenzahl von weniger als 1000 Wagen gelten die gleichen Annahmen wie für Eisenbahnen mit mehr als 1 000 Wagen (50 %). Des Weiteren ist – vergleichbar wie bei Haltern mit weniger als 1 000 Wagen – zu berücksichtigen, dass der Aufwand 75 % der Aufwendungen beträgt, die Eisenbahnen mit mehr als 1 000 Wagen haben (s.o). Daraus ergibt sich folgende Rechnung: $90\,000\text{ €} \times 0,05 \times 0,5 \times 0,75 \times 60\text{ Eisenbahnen} = 101\,250\text{ €}$</p> <p>Für die übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, entsteht in Bezug auf die Aufbewahrungspflichten kein nennenswerter, zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Wie bereits erwähnt, sind hiervon grundsätzlich nur Eisenbahnen betroffen. Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems ist auch die Dokumentation über die Instandhaltung (vgl. Artikel 9 Absatz 2 und 3 i. V. m. Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG). Nach den Grundsätzen eines Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems sind bereits die Dokumente aufzubewahren.</p>						

e) Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 i. V. m. Absatz 2 AEG

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht		Fallzahl	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand	einmaliger Umstellungsaufwand
§ 7g Absatz 1 i. V. m. Absatz 2 AEG	Instandhaltungsstellen-Bescheinigung	Halter > 1 000 Wagen	15	96 000 €		225 000 €
		Halter < 1 000 Wagen	125	600 000 €		1 406 250 €
		Eisenbahn > 1 000 Wagen	15	96 000 € (2017)		225 000 € (2017)
		Eisenbahn < 1 000 Wagen	60	288 000 € (2017)		675 000 € (2017)
<p>Erläuterung:</p> <p>Halter > 1000 Wagen</p> <p>Für die erstmalige Beantragung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung fallen Kosten in Höhe von rund 15 000 € an: $15\,000\text{ €} \times 15\text{ Halter} = 225\,000\text{ €}$.</p> <p>Die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung ist alle fünf Jahre zu beantragen. Für jede weitere Zertifizierung fallen Kosten in Höhe von 9 500 € pro Antrag an. Im Rahmen der Zertifizierung überwacht die Zertifizierungsstelle mindestens einmal jährlich das beantragende Unternehmen (Überwachungsaudit und Inspektion). Hierfür entstehen beim Unternehmer jährlich Kosten in Höhe von ca. 4 500 €. Daraus ergibt sich folgende Rechnung:</p> <p>$(9\,500 \times 0,2 + 4\,500) \times 15\text{ Halter} = 96\,000\text{ €}$.</p> <p>Halter < 1 000 Wagen</p> <p>Bei Haltern mit weniger als 1000 Wagen ist zu berücksichtigen, dass der Erfüllungsaufwand 75 % der Aufwendungen beträgt, die Halter mit mehr als 1000 Wagen haben (s. o.).</p> <p>Einmaliger Aufwand: $15\,000\text{ €} \times 0,75 \times 125\text{ Halter} = 1\,406\,250\text{ €}$</p> <p>Jährlicher Aufwand: $(9\,500\text{ €} \times 0,2 + 4\,500\text{ €}) \times 0,75 \times 125\text{ Halter} = 600\,000\text{ €}$</p> <p>Eisenbahn > 1 000 Wagen</p> <p>Gemäß § 38 Absatz 5f Satz 3 Nummer 1 AEG gelten für Eisenbahnen Übergangsbestimmungen. Eisenbahnen, die am 31. Mai 2012 über eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügen, bedürfen keiner Instandhaltungsstellen-Bescheinigung für die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung. Das bedeutet, dass spätestens ab 31. Mai 2017 alle Eisenbahnen über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügen müssen.</p> <p>Einmaliger Aufwand: $15\,000\text{ €} \times 15\text{ Eisenbahnen} = 225\,000\text{ €}$</p> <p>Jährlicher Aufwand: $(9\,500\text{ €} \times 0,2 + 4\,500\text{ €}) \times 15\text{ Eisenbahnen} = 96\,000\text{ €}$</p> <p>Eisenbahn < 1 000 Wagen</p> <p>Spätestens ab 31.05.2017 fallen bei Eisenbahnen mit weniger als 1 000 Wagen folgende Kosten an:</p> <p>Einmaliger Aufwand: $15\,000\text{ €} \times 0,75 \times 60\text{ Eisenbahnen} = 675\,000\text{ €}$</p> <p>Jährlicher Aufwand: $(9\,500\text{ €} \times 0,2 + 4\,500\text{ €}) \times 0,75 \times 60\text{ Eisenbahnen} = 288\,000\text{ €}$</p>						

f) Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen nach § 7g Absatz 3 AEG

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht		Fallzahl	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand	einmaliger Umstellungsaufwand
§ 7g Absatz 3 AEG	Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen	Werkstätten	65	175 000 €		260 000 €
<p>Erläuterung:</p> <p>Für die erstmalige Beantragung der Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen fallen einmalige Kosten in Höhe von rund 4000 € an. $4000 \text{ €} \times 65 \text{ Werkstätten} = 260000 \text{ €}$</p> <p>Die Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen ist alle fünf Jahre zu beantragen. Für jede weitere Zertifizierung fallen Kosten in Höhe von ca. 3500 € pro Antrag an. Im Rahmen der Zertifizierung überwacht die Zertifizierungsstelle mindestens einmal jährlich das beantragende Unternehmen (Überwachungsaudit und Inspektion). Hierfür entstehen beim Unternehmer jährlich Kosten in Höhe von rund 2000 €. Daraus ergibt sich folgende Rechnung: $(3500 \text{ €} \times 0,2 + 2000 \text{ €}) \times 65 \text{ Werkstätten} = 175500 \text{ €}$.</p>						

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 6,2 Mio. Euro pro Jahr. Davon sind 5,2 Mio. Euro durchlaufende Gelder durch die Einbindung von Verwaltungshelfern. Der Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt beträgt rund 1 Mio. Euro.

Durch das Achte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden dem Eisenbahn-Bundesamt neue Aufgaben und Befugnisse übertragen, für die kostendeckende Gebühren erhoben werden. Dies verursacht beim Eisenbahn-Bundesamt einen Personalmehrbedarf von voraussichtlich acht Stellen.

Sofern der aus der Umsetzung der Richtlinie resultierende erhöhte Verwaltungs- und Vollzugsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt zu Mehrausgaben oder einem Mehrbedarf an Planstellen/Stellen führen sollte, der nicht durch Einnahmen finanziert ist, werden diese Mehrbelastungen durch Einsparungen innerhalb des Einzelplans 12 erwirtschaftet.

aa) Eisenbahnaufsicht über Halter nach § 32 AEG, deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen sein müssen, § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4a i. V. m. Satz 2 AEG

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht	Behörde	jährlicher Zeitaufwand	Kosten pro Stunde	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand
§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4a i. V. m. Satz 2 AEG	Eisenbahnaufsicht über Halter nach § 32 AEG, deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen sein müssen	Eisenbahn-Bundesamt	450 Personentage	51 €	188 190 €	
<p>Erläuterung:</p> <p>Auch nach Einrichtung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle verbleiben Pflichten bei Haltern von Eisenbahnfahrzeugen. Die Halter sind dafür verantwortlich, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge und Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen im Betrieb sicher eingesetzt werden können.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass insgesamt 140 Halter von Güterwagen und 10 Halter von anderen Fahrzeugarten (Reisezug, Gleisbaufahrzeuge ...) zu beaufsichtigen sind. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass eine Überwachungsmaßnahme im Jahr durchgeführt wird, die insgesamt 3 Personentage pro Halter in Anspruch nimmt. Es fallen Personalkosten (ohne Sachkosten) in Höhe von durchschnittlich 51 Euro pro Stunde an, denn die Eisenbahnaufsicht über Halter wird durch Personal des gehobenen und des höheren Dienstes wahrgenommen. Dieser Kostensatz ergibt sich aus den Personalkostensätzen 2010 des BMF. Der durchschnittliche Arbeitstag enthält 8,2 Stunden.</p> <p>Daraus ergibt sich folgender jährlicher Personalaufwand: $3 \text{ Personentage} \times 150 \text{ Halter} \times 8,2 \text{ h} \times 51 \text{ €} = 188 190 \text{ €}$</p>						

- bb) Erteilung von Bescheinigungen betreffend die Instandhaltung nach § 7g Absatz 2 und 3 i. V. m. § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b und Satz 2 AEG

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht	Behörde	jährlicher Zeitaufwand	Kosten pro Stunde	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand
§ 7g Absatz 2 und 3 i. V. m. § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b und Satz 2 AEG	Erteilung von Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und von Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen	Eisenbahn-Bundesamt	1 724,5 Personentage	51 €	721 186 €	98 920 €
		Organisationen von Verwaltungshelfern	7 245 Personentage	90 €	5 216 400 €	
					Summe	6 036 506 €

Erläuterung:

Das Eisenbahn-Bundesamt als Zertifizierungsstelle erteilt Bescheinigungen betreffend die Instandhaltung. Hierbei wird es intensiv von Verwaltungshelfern unterstützt.

Bei Erfüllung dieser Aufgabe entsteht dem Eisenbahn-Bundesamt folgender Aufwand:

Es wird bei der Kalkulation davon ausgegangen, dass Rahmenverträge mit 10 Organisationen von Verwaltungshelfern (OVH) mit einer Laufzeit von 4 Jahren abgeschlossen werden.

Nr.	Aufgabe	Bedarf	Bezugseinheit	Faktor	Bedarf p. a.
(1)	Rahmenvereinbarung als EU-weite Ausschreibung initiieren	20 PTage	Alle 4 Jahre	/ 4	5 PTage
(2)	Auswahlverfahren und Kompetenzbewertung der OVH (inkl. Vorbegehung, Antrags- und Verfahrensprüfung, Grundbegutachtung vor Ort, Vertrag, Reisezeit)	21 PTage	Pro OVH über 4 Jahre	/ 4 × 10	52,5 PTage
(3)	planmäßige Überwachung der OVH (inkl. Reisezeit)	10 PTage	Pro Jahr pro OVH	× 10	100 PTage
(4)	anlassbedingte Überwachung der OVH (inkl. Reisezeit)	1,5 PTage	Pro Jahr pro OVH	× 10	15 PTage
(5)	Koordinierung OVH (Ziel: einheitliches Niveau) inkl. Vor- und Nachbereitung	28 PTage	3 Sitzungen pro Jahr	× 3	84 PTage
(6)	Arbeitsgruppe Grundsatz und Koordinierung (analog Sektorkomitee)	12 PTage	2 Sitzungen pro Jahr	× 2	24 PTage
(7)	Koordination Europäische Eisenbahngagentur (in den Rollen Zertifizierungsstelle und Sicherheitsbehörde)	16 PTage	4 Sitzungen pro Jahr	× 4	64 PTage
(8)	Aufgaben der Zertifizierungsstelle EBA bei Einbindung von Verwaltungshelfern (inkl. planmäßige und anlassbedingte Überwachungen)	3 PTage	max. 250 Zertifizierungen	× 250	750 PTage
(9)	Aufgaben der Zertifizierungsstelle EBA in besonders schwierigen Fällen (ohne Einbindung von Verwaltungshelfern) (inkl. planmäßige und anlassbedingte Überwachungen)	21 PTage	max. 30 Zertifizierungen	× 30	630 PTage
				Summe	1 724,5 PTage

Die durchschnittlichen Personalkosten (ohne Sachkosten) pro Stunde betragen rund 51 Euro, denn die neue Aufgabe der Erteilung von Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und von Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen wird durch Personal des gehobenen sowie des höheren Dienstes wahrgenommen. Da für diese neue Aufgabe beim Eisenbahn-Bundesamt ein zusätzlicher Personalbedarf von voraussichtlich 8 Stellen verursacht wird, wird des Weiteren eine Sachkostenpauschale pro Arbeitsplatz in Höhe von 12 365 Euro angesetzt.

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht	Behörde	jährlicher Zeitaufwand	Kosten pro Stunde	jährlicher Personalaufwand	jährlicher Sachaufwand
	<p>Daraus ergibt sich Folgendes</p> <ul style="list-style-type: none"> – für den jährlichen Personalaufwand: $1724,5 \text{ Personentage} \times 8,2 \text{ h} \times 51 \text{ €} = 721\,186 \text{ €}$ und – für den jährlichen Sachaufwand (Sachkostenpauschale pro Arbeitsplatz): $8 \times 12\,365 \text{ €} = 98\,920 \text{ €}$ <p>Des Weiteren entsteht ein Erfüllungsaufwand bei den Organisationen von Verwaltungshelfern. Der Berechnung liegt die Annahme zugrunde, dass das Eisenbahn-Bundesamt 8 % der Zertifizierungen (besonders schwierige Fälle) ohne Einbindung von Verwaltungshelfern durchführt. Demnach sind Verwaltungshelfer in 92 % der Fälle an den Zertifizierungen beteiligt. Daraus folgt folgende Berechnung:</p> <p>Eisenbahn-Bundesamt: 630 Personentage p. a. (= 8 %), OVH: 7 245 Personentage p. a. (= 92 %)</p> <p>Kosten für 1 Personentag der Verwaltungshelfer: $8 \text{ h} \times 90 \text{ €} = 720 \text{ €}$</p> <p>$720 \text{ €} \times 7\,245 \text{ Personentage p. a.} = 5\,216\,400 \text{ €}$</p>					

cc) Auskunftspflicht der Registerbehörde gegenüber den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder, § 25a Absatz 1 AEG

Durch die Auskunftsrechte der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder zu Informationen aus dem Fahrzeugeinstellungsregister entsteht kein messbarer Mehraufwand bei der Registerbehörde, weil nicht mit einer nennenswerten Anzahl von Anfragen gerechnet wird.

b) Erfüllungsaufwand für die Länder

Auf Länderebene entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Achte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 4)

Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 3 Satz 1)

Die Regelung über die Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, ihre Eisenbahnfahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten, wird in Absatz 3 auf-

gehoben. Die Verantwortlichkeiten betreffend Eisenbahnfahrzeuge wird nämlich auf Grund des Artikels 14a der Richtlinie 2004/49/EG neu geregelt.

Die Verpflichtung, den Betrieb sicher zu führen, verpflichtet die Eisenbahnen, weiterhin darauf zu achten, dass an allen von ihnen beförderten Eisenbahnfahrzeugen unterwegs auftretende offenkundige Mängel erkannt und deren Behebung veranlasst werden.

Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 4)

Wegen der neuen Regelung zu Aufzeichnungen über ein Instandhaltungssystem in § 4a Absatz 3 und 4 wird aus Gründen der Einheitlichkeit in Absatz 4 aufgenommen, dass die vorgeschriebenen Aufzeichnungen keine personenbezogenen Daten enthalten.

Zu Buchstabe c (§ 4 Absatz 5)

Wegen der neuen Regelung zu Aufbewahrungspflichten von Aufzeichnungen über die Instandhaltung regelt aus Gründen der Einheitlichkeit Absatz 5 Aufbewahrungspflichten von Aufzeichnungen über das Sicherheitsmanagementsystem und über ein System, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten.

Zu Buchstabe d (§ 4 Absatz 6 und 7)

Als Folgeänderung zu Absatz 5 werden die bisherigen Absätze 5 und 6 die Absätze 6 und 7.

Zu Nummer 2 (§ 4a)

Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) von 1999 am 1. Juli 2006 brachte neue Vorschriften über die Verträge für die Fahrzeugnutzung mit sich. Hiernach sind die Halter nicht mehr verpflichtet, ihre Eisenbahnfahrzeuge bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzustellen. Diesen Änderungen trägt der neue Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG Rechnung und regelt nunmehr, dass es für jedes Eisenbahnfahrzeug, das in Betrieb genommen wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle geben muss. § 4a dient der Umsetzung von Nummer 8 der Richtlinie 2008/110/EG – Artikel 14a Absatz 1 bis 3 der Richtlinie 2004/49/EG.

Der Absatz 1 regelt, wer die für die Instandhaltung zuständige Stelle für ein Eisenbahnfahrzeug ist.

In der Regel werden die Eisenbahnen und Halter selbst die für die Instandhaltung zuständige Stelle sein. Es besteht aber die Möglichkeit, dass sie diese Verantwortung einer anderen Stelle übertragen. Diese Stelle muss aber weder eigene Fahrzeuge vorhalten noch bereits für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen eines anderen Unternehmens verantwortlich sein. Im Fall der Übertragung haben die Eisenbahnen und Halter eine andere Stelle zu benennen. Die Benennung kann nur einvernehmlich erfolgen.

Voraussetzung ist, um eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zu sein, dass diese über die spezielle Sachkunde zur Instandhaltung verfügt. Diese Stelle ist dann in das Fahrzeugeinstellungsregister einzutragen, was in der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) zu regeln ist. Nach der Richtlinie 2004/49/EG kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder Fahrzeughalter eine für die Instandhaltung zuständige Stelle sein. Auf europäischer Ebene wird dies derart interpretiert, dass die Funktion nicht auf die drei aufgeführten Stellen zu begrenzen ist. Schließlich äußert die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 nichts Gegenteiliges.

Mit „ihren Eisenbahnfahrzeugen“ sind die Eisenbahnfahrzeuge gemeint, für die die Eisenbahnen und Halter im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen sind.

Die Verpflichtung zur Instandhaltung gilt ab der Inbetriebnahme des Eisenbahnfahrzeuges.

Nach Absatz 2 werden den für die Instandhaltung zuständigen Stellen Pflichten zugeordnet, die bislang den Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen zugeordnet waren (vgl. ex § 4 Absatz 3).

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle ist für den betriebssicheren Zustand der von ihr zur Instandhaltung übernommenen Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich. Davon unberührt bleibt die Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für den sicheren Betrieb. Das bedeutet, dass die betriebliche Überwachung weiterhin insbesondere bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat schließlich nicht die Möglichkeit, sich immer selbst Kenntnis über den Zustand der Eisenbahnfahrzeuge zu verschaffen.

Wenn also eine Eisenbahn oder ein Halter die Verantwortung für die Instandhaltung einer dritten Stelle übertragen hat, verbleiben bei ihr bzw. ihm Pflichten bezüglich des Eisenbahnfahrzeuges, wie beispielsweise die Sicherstellung der Meldung korrekter Daten für die Eintragung der Eisenbahnfahrzeuge in das Fahrzeugeinstellungsregister nach § 20 TEIV und Artikel 5 Absatz 8 Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 oder die Unterrichtung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle über technische Probleme nach Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011.

Damit die für die Instandhaltung zuständige Stelle ihren Aufgaben nachgehen und ihrer Verantwortung gerecht werden kann, hat sie dafür Sorge zu tragen, dass sie Zugriff auf die Eisenbahnfahrzeuge hat, für deren Instandhaltung sie zuständig ist.

Um eine ordnungsgemäße Durchführung der Instandhaltung zu ermöglichen, hat die für die Instandhaltung zuständige

Stelle, die einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 Satz 1 bedarf, nach Absatz 3 ein Instandhaltungssystem nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 einzurichten und hierüber Aufzeichnungen zu führen. Denn mittels des prozessorientierten Instandhaltungssystems soll gewährleistet werden, dass die Eisenbahnfahrzeuge sich in einem betriebssicheren Zustand befinden.

Die Instandhaltungsarbeiten kann die für die Instandhaltung zuständige Stelle entweder selbst vornehmen oder sie kann sich anderer Stellen, wie Instandhaltungswerkstätten, bedienen.

Mit den übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen nach Absatz 4 sind diejenigen Stellen gemeint, die keiner Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 Satz 1 bedürfen:

- die für die Instandhaltung von Lokomotiven oder Triebfahrzeugen zuständigen Stellen,
- die für die Instandhaltung von Personenwagen zuständigen Stellen und
- die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, wenn die Eisenbahnfahrzeuge ausschließlich auf nichtöffentlichen oder nichtregelspurigen Eisenbahninfrastrukturen oder für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden.

Die Absätze 5 und 6 enthalten Regelungen zu Aufbewahrungspflichten der entsprechenden Dokumente nach den Absätzen 3 und 4.

Zu Nummer 3 (§ 5)

Zu Buchstabe a (§ 5 Absatz 1d Satz 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 sind die Bezugnahmen auf die Europäischen Gemeinschaften redaktionell anzupassen. Da aber mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon das Recht der Europäischen Gemeinschaften nicht außer Kraft getreten ist, sind die Bezugnahmen auf das Recht der Europäischen Gemeinschaften neben den neuen Bezugnahmen beizubehalten.

Des Weiteren wird in dieser Vorschrift die Unterteilung in das konventionelle Eisenbahnsystem und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem aufgehoben. Auf Grund der identischen Verfahren zur Erarbeitung von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und für die Zertifizierung von Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen sowie sehr ähnlicher Anforderungen betreffend das konventionelle Eisenbahnsystem und das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem sind die beiden Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG durch die neue Richtlinie 2008/57/EG zusammengeführt worden und die Unterteilung auf Ebene der Richtlinie entfallen. Zudem sieht die neue Richtlinie eine Ausweitung des Anwendungsbereichs über das transeuropäische Eisenbahnsystem auf das gesamte Eisenbahnsystem vor, so dass die Aufzählung des konventionellen Eisenbahnsystems und des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gestrichen und durch das interoperable Eisenbahnsystem ersetzt wird. Zusätzliche Belastungen des Bundes und zusätzliche Aufgaben

der benannten Stelle sind mit dieser Änderung nicht verbunden. Denn es ist bereits gängige Praxis, dass die überwiegende Mehrheit der Teilsysteme nach der TEIV zugelassen wird.

Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 1e Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa

(§ 5 Absatz 1e Satz 1 einleitender Satzteil)

Die Zuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht nur auf Eisenbahnen, sondern auch auf Halter und auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

Zu Doppelbuchstabe bb

(§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 1 und 2)

Nach Nummer 1 erteilt das Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde Inbetriebnahmegenehmigungen nicht nur für strukturelle Teilsysteme, sondern auch für Teile von Teilsystemen. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Richtlinie 2008/57/EG EG-Prüfungen in Artikel 18 Absatz 4 und 5 auch für Teile von Teilsystemen vorsieht.

Auf Grund der Änderung in Nummer 2 ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Erteilung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, die eine für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle bei Erfüllung der Anforderungen nach § 7 g Absatz 2 erhält. Des Weiteren ist es zuständig für die Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen, die im Rahmen der freiwilligen Zertifizierung an Stellen erteilt wird, die Instandhaltungsfunktionen oder Teile davon übernehmen wollen.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4a)

Nummer 4a enthält eine neue Zuständigkeit des Bundes für Halter nach § 32, deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeug-einstellungsregister eingetragen sein müssen. Die Zuständigkeit für Halter nach § 31, die über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, ergibt sich aus § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit § 31.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 5)

In Nummer 5 wird „das Herstellen“ gestrichen, weil keine Bauaufsicht erfolgt. Des Weiteren wird zur Textbereinigung „Teile von Teilsystemen“ gestrichen, die nicht im Zusammenhang mit Interoperabilitätskomponenten stehen.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 7)

Bezüglich der Änderungen in Nummer 7 siehe Begründung zu Nummer 3 Buchstabe a.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 8)

Der Grund für die in dieser Nummer vorgenommene Änderung liegt in der Erweiterung des Zuständigkeitskatalogs.

Zu Doppelbuchstabe gg (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 9)

In Nummer 9 wird die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für das Genehmigen von Ausnahmen von der Anwendung bestimmter technischer Spezifikationen für die Interoperabilität, die bislang nicht ausdrücklich im AEG geregelt war, in den Katalog aufgenommen.

Zu Nummer 4 (§ 7g)

Nummer 4 dient der Umsetzung von Nummer 8 der Richtlinie 2008/110/EG – Artikel 14a Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG.

Absatz 1 enthält eine Zertifizierungspflicht für alle Stellen, die für die Instandhaltung von Güterwagen tätig werden wollen. Eine Ausnahme besteht für Stellen, die lediglich Güterwagen instand halten, die ausschließlich auf nicht-öffentlichen oder nichtregelspurigen Eisenbahninfrastrukturen oder für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden.

An Hand des Zertifikates sollen die Halter von Eisenbahnfahrzeugen in die Lage versetzt werden, gegenüber allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Wagen befördern, nachzuweisen, dass ihre Wagen ordnungsgemäß instand gehalten werden. Diese Systematik greift insoweit einige Inhalte auf, die früher in den so genannten Fahrzeugeinstellungsverträgen zwischen den ehemaligen Staatsbahnen und Haltern existierten.

Nach Absatz 2 führt die Zertifizierung das Eisenbahn-Bundesamt nach § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b in Verbindung mit Satz 2 durch. Hierbei wird das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe unter intensivem Einsatz von Verwaltungshelfern erledigen, so dass sich der Personalaufwand im Eisenbahn-Bundesamt auf ein Mindestmaß begrenzt. Für die neuen Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes sind kostendeckende Gebühren vorgesehen, um keine zusätzliche Belastung für den Bundeshaushalt entstehen zu lassen.

Eine andere Möglichkeit wäre gewesen, Zertifizierungsstellen, die die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen erteilen, durch die Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH akkreditieren zu lassen. Des Weiteren ist in Betracht gezogen worden, dass das Eisenbahn-Bundesamt Zertifizierungsstellen anerkennt. Es würden aber in beiden Fällen neue Schnittstellen im Eisenbahnwesen geschaffen.

Beim Eisenbahn-Bundesamt ist bereits die erforderliche Fachkompetenz vorhanden. Die Einführung des Zertifizierungssystems von für die Instandhaltung zuständigen Stellen dürfte durch das Eisenbahn-Bundesamt am schnellsten erfolgen. Im Übrigen entspricht die Instandhaltungstätigkeit von Güterwagen durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen der für Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie sie im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems der eigenen Eisenbahnfahrzeuge bislang nachzuweisen ist. Dies wird vom Eisenbahn-Bundesamt abgeprüft und zertifiziert. Dementsprechend liegt es nahe, die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen beim Eisenbahn-Bundesamt anzusiedeln.

Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt auf Antrag der für die Instandhaltung zuständigen Stelle eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, wenn die Voraussetzung für die Erteilung dieser Bescheinigung vorliegen. Die konkreten Voraussetzungen sind in der erwähnten Verordnung enthalten, die im Übrigen als europäische Verordnung unmittelbar anzuwenden ist.

Zweck des Zertifizierungssystems ist es zu überprüfen, ob die zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat und ob die in der vorgenannten Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllt werden. Es wird die Fähigkeit des Antragstellers überprüft, Instandhaltungstätigkeiten zu verwalten und betriebliche Instandhaltungsfunktionen entweder selbst oder durch Verträge mit anderen Stellen, wie Instandhaltungswerkstätten, zu erbringen.

Nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 umfasst das Instandhaltungssystem die

- Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordination der weiteren Instandhaltungsfunktionen sowie zur Gewährleistung des sicheren Zustands der Güterwagen,
- Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen,
- Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion (Flottenmanagementfunktion) zur Verwaltung der Aussetzung von Güterwagen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung und
- Instandhaltungserbringungsfunktion (Durchführungsfunktion) zur Erbringung der Instandhaltungsmaßnahmen.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dann kann die Zertifizierung im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erfolgen, schließlich ist das Instandhaltungssystem Teil des Sicherheitsmanagementsystems.

Absatz 3 regelt die freiwillige Zertifizierung von Stellen, die Instandhaltungsfunktionen oder Teile davon wahrnehmen wollen. Wenn der Antragsteller das Erfüllen der Voraussetzungen nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 nachweist, erhält er auf Antrag eine Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen nach Anhang V der erwähnten Verordnung. Für die Erteilung ist das Eisenbahn-Bundesamt nach § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b in Verbindung mit Satz 2 zuständig. Hierbei wird das Eisenbahn-Bundesamt durch Verwaltungshelfer unterstützt.

Mit Hilfe dieser Zertifizierung wird nachgewiesen, dass die in der Bescheinigung aufgeführte Funktion ordnungsgemäß durchgeführt werden kann. Die Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen dient der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Rahmen ihrer eigenen Zertifizierung als Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen an diese Funktion und wird somit im Rahmen ihrer Zertifizierung nicht ein weiteres Mal geprüft.

Die in der EU erteilten Bescheinigungen werden nach Absatz 4 auch im Inland anerkannt.

Entsprechendes gilt für Bescheinigungen, die nach Artikel 15 ATMF – Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – erteilt werden.

Zu Nummer 5 (§ 25a Absatz 1)

Auf Grund der neuen Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG wird der in Absatz 1 enthaltene Verweis auf die Richtlinie angepasst. Diese Änderung dient der Umsetzung von Artikel 33 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG.

Des Weiteren erhalten neben den in Artikel 33 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG genannten Einrichtungen – wie die Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten, die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes und die Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten, die Regulierungsstellen, die europäische Eisenbahn-Agentur, Eisenbahnen und die im Register eingetragenen Stellen – nunmehr auch die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder Zugang zu Informationen aus dem Fahrzeugeinstellungsregister.

Ferner wird die Vorschrift dahingehend ergänzt, dass die zuvor genannten Einrichtungen auch Angaben zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle erhalten können.

Zu Nummer 6 (§ 25b)

Die Streichung des Wortes „transeuropäisch“ führt zu keiner Ausweitung des Regelungsinhaltes, weil das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem vollständig Teil des transeuropäischen Netzes ist.

Auf Grund der neuen Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG wird der Verweis in Absatz 2 aktualisiert und somit der Artikel 28 Absatz 2 und Anhang VIII der Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 7 (§ 26)

Zu Buchstabe a (§ 26 Absatz 1 Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1c)

Mit der Richtlinie 2008/110/EG wird die für die Instandhaltung zuständige Stelle neu eingeführt. Nach Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG ist diese Stelle im Fahrzeugeinstellungsregister einzutragen. Aus diesem Grund wird die Ermächtigungsgrundlage betreffend den diesbezüglichen Angaben entsprechend ausgeweitet.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18)

Der Grund für die in dieser Nummer vorgenommene Änderung liegt in der Erweiterung des Ermächtigungskatalogs.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 19)

Im Falle von vorzunehmenden Ergänzungen zur Verordnung (EU) Nr. 445/2011 wird eine Ermächtigungsgrundlage betreffend die für die Instandhaltung zuständige Stelle und das Verfahren für die Erteilung von Bescheinigungen nach § 7g aufgenommen.

Zu Buchstabe b (§ 26 Absatz 7)

Mit der Richtlinie 2008/57/EG werden die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, die in der neuen Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG zusammengeführt werden, aufgehoben. Aus diesem Grund sind die Verweise entsprechend anzupassen.

Absatz 7 wird um den Bereich der Umsetzung der Spezifikationen für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen nach Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG und für das Infrastrukturregister nach Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG erweitert, so dass auch hierfür die Zustimmungsbedürftigkeit des Bundesrates entfällt.

Zu Nummer 8 (§ 28 Absatz 1 Nummer 2f)

Nummer 2f sieht eine Bewehrung für den Fall vor, dass eine nach § 7g Absatz 1 Satz 1 erforderliche Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nicht vorliegt.

Zu Nummer 9 (§ 38 Absatz 5f)

Absatz 5f enthält Übergangsregelungen betreffend die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

Die Übergangsregelung in Satz 3 Nummer 1 gilt auch für Halter, die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen

und eine Sicherheitsbescheinigung vorzuweisen haben, über § 31.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)

Im neuen Absatz 1a des § 3 wird klargestellt, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Sicherheitsbehörde ist.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Anlage

Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG

Richtlinie	Umsetzung
Artikel 28 Absatz 2, Anhang VIII	§ 25b Absatz 2 AEG
Artikel 33 Absatz 1	§ 25a Absatz 1 und § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 7 AEG

Umsetzung der Richtlinie 2008/110/EG

Richtlinie	Umsetzung
Nummer 1	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 2	keine Umsetzung erforderlich, § 4a Absatz 1 AEG
Nummer 3	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 4	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 5	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 6	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 7	Bereits umgesetzt, vgl. § 7a Absatz 2 AEG
Nummer 8	§ 4 Absatz 3 Satz 1, § 4a, § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b i. V. m. Satz 2 sowie § 7g AEG
Nummer 9	§ 5 Absatz 1, 1a und 1e Satz 1 Nummer 1 und 4 i. V. m. Satz 2 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG
Nummer 10	keine Umsetzung erforderlich: keine Ausnahmen in D
Nummer 11	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 12	keine Umsetzung erforderlich
Nummer 13	Bereits umgesetzt, vgl. § 3 Absatz 1 ESiV

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand ausführlich dargestellt und erläutert.

Für die Wirtschaft entsteht durch das Achte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 9,9 Mio. Euro; der jährliche Erfüllungsaufwand beläuft sich auf ca. 33,5 Mio. Euro pro Jahr (ab 2017 auf ca. 33,9 Mio. Euro); eine neue Informa-

tionspflichten mit Bürokratiekosten von ca. 0,6 Mio. Euro jährlich sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

Für den Bereich der Verwaltung entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von ca. 6,2 Mio. Euro pro Jahr. Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

