

06.12.04**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vkzu **Punkt ...** der 807. Sitzung des Bundesrates am 17. Dezember 2004

Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - KonVEIV)

A.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Zu § 2 Nr. 5

In § 2 Nr. 5 ist das Wort "Interoperabilität" durch das Wort "Interoperabilitätskomponenten" zu ersetzen.

Begründung:

Bei der bisherigen Verwendung des Begriffs Interoperabilität handelt es sich offenkundig um einen Schreibfehler. An dieser Stelle ist daher der Begriff Interoperabilitätskomponenten zu verwenden.

...

2. Zu § 4 Abs. 1 Satz 2

§ 4 Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Dies gilt unbeschadet eines vorherigen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens für das Vorhaben."

Begründung:

Die bisherige Fassung der Regelung suggeriert, dass der Inhalt der Inbetriebnahmegenehmigung von den Festsetzungen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung nach § 18 AEG abweichen kann. Dies ist jedoch nicht möglich. Die Vorschrift dient lediglich der Klarstellung, dass es einer Inbetriebnahmegenehmigung auch dann bedarf, wenn für das Projekt ein Planverfahren nach § 18 AEG durchzuführen ist.

Daher ist die Vorschrift entsprechend neu zu fassen.

3. Zu § 4 Abs. 6 Satz 1

In § 4 Abs. 6 Satz 1 sind die Wörter "können mit besonderer Genehmigung durchgeführt werden" durch die Wörter "ist eine besondere Genehmigung erforderlich" zu ersetzen.

Begründung:

Der Wortlaut der Verordnung legt nur indirekt den Schluss nahe, dass für Probe- und Überführungsfahrten von Fahrzeugen, die - noch - nicht über eine Inbetriebnahmegenehmigung verfügen, zwingend eine "besondere Genehmigung" erforderlich ist. Daher ist dies ausdrücklich klarzustellen.

4. Zu § 6

§ 6 ist wie folgt zu fassen:

"§ 6
Besitzwechsel

Der Inhaber einer Inbetriebnahmegenehmigung ist verpflichtet, für den Fall, dass er den Gegenstand dieser Genehmigung abgibt oder zeitweilig überlässt, dem neuen Nutzungsberechtigten die Inbetriebnahmegenehmigung auszuhandigen. Dieser ist verpflichtet, unter Angabe seines Namens und seiner Anschrift dem bisherigen Inhaber den Empfang der Genehmigung schriftlich zu

bestätigen. Eine Kopie der Bestätigung und der Inbetriebnahmegenehmigung ist der für den neuen Nutzungsberechtigten zuständigen Genehmigungsbehörde zu übersenden. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für alle weiteren Besitzwechsel."

Begründung:

Die Formulierung Halter und Eigentümer schließt lediglich die - neuen - Eigentümer von Eisenbahnfahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen ein. Der Begriff des Nutzungsberechtigten erfasst sowohl die Eigentümer als auch die Besitzer von Fahrzeugen und Anlagen. Darüber hinaus macht die neue Fassung bereits im Satz 1 deutlich, dass neben dem Eigentumswechsel jeder Besitzwechsel die Verpflichtung auslöst, die Inbetriebnahmegenehmigung weiterzugeben. Die Ergänzung in Satz 3 kann daher gestrichen werden.

Nach der Fassung der vorliegenden Verordnung ist lediglich die Bestätigung des neuen Nutzungsberechtigten, dass er die Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, der Genehmigungsbehörde zu übersenden. Insbesondere bei Fahrzeugen kann jedoch der Besitz- oder Eigentumswechsel zur Zuständigkeit einer anderen Aufsichtsbehörde führen. Diese muss über die Tatsache des Besitz- oder Eigentumswechsels und vom Inhalt der Inbetriebnahmegenehmigung Kenntnis erlangen. Darüber hinaus war bisher vorgesehen, der Genehmigungsbehörde die Empfangsbestätigung des neuen Besitzers zu übersenden. Es reicht jedoch völlig aus, eine Kopie dieser Bestätigung zu versenden.

Daher ist die Vorschrift entsprechend neu zu fassen.

5. Zu § 8

§ 8 ist wie folgt zu fassen:

"§ 8

Umrüstung von strukturellen Teilsystemen

(1) Wesentliche Umrüstungen eines strukturellen Teilsystems bedürfen einer Inbetriebnahmegenehmigung, die auf Antrag des Betreibers des strukturellen Teilsystems von der Genehmigungsbehörde erteilt wird. Dem Antrag ist eine Beschreibung der Maßnahme beizufügen. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung betroffenen Teil des strukturellen Teilsystems.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen von der Genehmigungspflicht zulassen, wenn

1. durch die geplanten Maßnahmen keine Gefahr einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs besteht und

2. die anzuwendenden Technischen Spezifikationen dies vorsehen und
3. bei Fahrzeugen keine Maßnahme nach dem Kriterienkatalog der Anlage durchgeführt wird."

Begründung:

Die vorliegende Verordnung sieht bisher für wesentliche Änderungen an strukturellen Teilsystemen (Infrastruktur; Energie; Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung; Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung; Fahr-zeuge) ein Anzeigeverfahren vor. Der Eingang der Anzeige wäre unverzüglich zu bestätigen. Die Anzeige des Eisenbahnunternehmens soll die Grundlage für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde bilden, ob auf Grund der Um-rüstung eine erneute Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen ist. Diese Ent-scheidung muss die Genehmigungsbehörde innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige fällen und ggf. die Anordnung treffen, dass eine In-betriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

Diese Regelung sieht jedoch keine Rechtsfolgen für den Fall vor, dass die Auf-sichtsbehörde die o. g. Frist verstreichen lässt und keine ausdrückliche Anord-nung trifft. Darüber hinaus eröffnet die vorliegende Verordnung die Mög-lichkeit, die Genehmigungsbehörde mit unvollständigen Unterlagen zu konfrontieren, ohne dass der Beginn der Entscheidungsfrist von der Vorlage vollständiger Unterlagen abhängt. Dies ist aus praktischen Erwägungen abzulehnen.

Die Änderung weist hingegen wesentliche Änderungen als grundsätzlich ge-nehmigungspflichtig aus und lässt Ausnahmen nach den in Absatz 2 aufge-führten Kriterien zu. Ein bürokratischer Mehraufwand ergibt sich daraus je-doch nicht, da ansonsten keine materiellen Änderungen vorgenommen werden.

6. Zu § 10 Abs. 1 Satz 2

In § 10 Abs. 1 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Die o. g. Regelung legt fest, dass die Benannte Stelle durch Verwaltungsakt entscheidet und somit hoheitlich handelt. Die Benannte Stelle hat jedoch die Aufgabe, die Konformität und die Gebrauchstauglichkeit von Interoperabi-litätskomponenten zu bewerten, die EG-Prüfung von Teilsystemen vorzu-nehmen und die entsprechenden Zertifikate zu erteilen.

Die Benannten Stellen sind durch die jeweiligen Hersteller zu beauftragen. Dabei hat der Hersteller die freie Wahl unter den in der EU zugelassenen Be-nannten Stellen (Artikel 13 Abs. 2 und Artikel 18 Abs. 1 RL 2001/16/EG). Diese stehen miteinander im Wettbewerb um die Prüfaufträge der Hersteller. Die gestrichene Regelung entfaltet jedoch nur für deutsche Benannte Stelle Rechtswirkungen.

Die Arbeitsergebnisse der Benannten Stellen bereiten die hoheitliche Entscheidung der Genehmigungsbehörde vor und versetzen die Genehmigungsbehörde in die Lage, über einen Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung zu befinden. Die Regelung schafft das Problem eines weiteren, dem eigentlichen Genehmigungsverfahren vorgeschalteten, öffentlich - rechtlichen Verfahrens und eröffnet bereits gegenüber den vorbereitenden Handlungen den Verwaltungsrechtsweg.

Bei den o. g. Aufgaben handelt es sich darüber hinaus um eine klassische Sachverständigentätigkeit zur Vorbereitung der behördlichen Entscheidungen. Derartige Dienstleistungen im Vorfeld von öffentlichen Genehmigungen stellen keine hoheitliche Tätigkeit dar und werden von privaten Ingenieurbüros oder entsprechend ausgerichteten Consultingunternehmen angeboten. Eine Übertragung dieser Aufgaben setzt jedoch nach der Fassung des Verordnungsentwurfs zwingend die vorherige Beleihung des Unternehmens voraus. Dies verursacht unnötigen Verwaltungsaufwand, erschwert die Wahrnehmung derartiger Aufgaben durch Private und entspricht nicht dem grundsätzlich bestehenden europaweiten Wettbewerb der benannten Stellen untereinander.

Außerdem kann diese Formulierung u. U. die Umsetzung des in der 805. Sitzung des Bundesrates vom 5. November 2004 zu TOP 26 verabschiedeten Entschließungsantrags zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein "Viertes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften" (BR-Drucksache 724/04 (Beschluss) vom 24. September 2004) erschweren.

B.

7. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat ferner, die folgende Entschließung zu fassen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, kurzfristig nach dem Inkrafttreten der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KonVEIV) eine Änderungsverordnung vorzulegen, die eine ergänzende Aufzählung der betroffenen Infrastrukturen zum Gegenstand hat. Diese ist der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems als Anlage beizufügen. § 1 KonVEIV ist im Rahmen dieser Änderungsverordnung anzupassen.

Begründung:

Die bisher zur Definition herangezogene Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems verweist lediglich auf die Entscheidung 1692/96/EG und die dort aufgeführten Strecken (Artikel 1 Abs. 1 Richtlinie 2001/16/EG, Anhang I Ziffer 1 der Richtlinie 2001/16/EG).

Die Definition ist unscharf. Die vom Geltungsbereich der Verordnung erfassten Infrastrukturen sind nicht hinreichend genug bestimmt. Daher ist der Verordnung durch den Bund eine Anlage I (zu § 1 KonVEIV) beizufügen, die die betroffenen Strecken mit ihren Anfangs- und Endpunkten sowie bedeutenden Knotenbahnhöfen namentlich aufführt. Die bisherige Anlage (zu § 8 Abs. 2 Nr. 3 KonVEIV) wird Anlage II. Da eine derartige Aufzählung bisher nicht vorgelegt wurde und von den Ländern auch nicht erstellt werden kann, ist dies zum nächstmöglichen Zeitpunkt nachzuholen. Bis dahin kann der vorliegende Text akzeptiert werden, um die möglichst kurzfristige Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG nicht zu gefährden.