

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Siebte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**A. Problem und Ziel**

Die Regelungen zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen haben in der Vergangenheit wiederholt erhebliche Schwierigkeiten verursacht und oftmals zu verlängerten Prozesszeiten und erhöhten Kosten für die Bahnindustrie geführt. Im Hinblick auf diese Problematik hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2010 eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von Behörden sowie des gesamten Bahnsektors, mit dem Ziel eingesetzt, eine Optimierung des Herstellungs- und Zulassungsprozesses für Eisenbahnfahrzeuge von der Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme zu erreichen.

Die Arbeitsgruppe hat die vorhandenen Schwierigkeiten und Störgrößen im Ablaufprozess der Fahrzeugfertigung und -zulassung identifiziert und Maßnahmen für einen optimierten Herstellungs- und Zulassungsprozess in einem Handbuch zusammengefasst („Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“, Veröffentlichung Mai 2011), welches als Grundlage für die gemeinsame Anwendung aller Beteiligten dienen und als Leitfaden für Herstellungs- und Zulassungsprozesse angewendet werden soll. Zur Erreichung der in dem Handbuch dargestellten Lösungen und Empfehlungen sind Änderungen der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) erforderlich. Ebenso werden dadurch geringfügige Folgeänderungen der Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) erforderlich.

Darüber hinaus werden die Vorschriften der „Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft“ in nationales Recht umgesetzt, soweit dies nicht bereits auf Gesetzesebene geschehen ist. Die Richtlinie 2008/57/EG führt die beiden weitgehend gleichlautenden Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und 2001/16/EG für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem zusammen.

B. Lösung

Die im „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ identifizierten Maßnahmen sowie die Ausweitung des Anwendungsbereiches der TEIV gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2008/57/EG werden festgeschrieben durch Erlass einer Mantelverordnung mit

- Änderungen der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - TEIV) und
- Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahngebührenverordnung - BEGebV).

C. Alternativen

Keine. Notwendige Erfolgsbedingung der in dem „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ dargestellten Ziele ist die Umsetzung und Anwendung der identifizierten Maßnahmen. Die beabsichtigten Erleichterungen für alle Beteiligten können nur durch eine rechtliche Festschreibung der Maßnahmen erreicht werden. Des Weiteren ist die Bunderepublik Deutschland verpflichtet, die Vorgaben der Richtlinie 2008/57/EG in nationales Recht umzusetzen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund, Länder und Gemeinden:

Keine.

E. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden fünf Informationspflichten geändert. Aus diesen geänderten Informationspflichten ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da bereits vergleichbare Vorgaben bestehen.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Bund

Für die Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es ändern sich zwei Vorgaben, die jedoch nicht mit Mehrkosten verbunden sind, da bereits in der jetzigen Praxis vergleichbare Aufgaben ausgeführt werden. Durch das Entfallen der Übereinstimmungsfeststellungen im Bereich der Bauartzulassung wird die Verwaltung um rund 450 000 Euro pro Jahr entlastet.

Länder

Keiner.

Gemeinden

Keiner.

F. Weitere Kosten

Durch Artikel 2 wird Abschnitt 6 der Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung angepasst und entsprechende Gebührenpositionen für die Erteilung von Serienzulassungen, Zulassungen für eine Fahrzeugvariante sowie Serienzulassungen für eine Fahrzeugvariante eingeführt. Durch die Erhebung von Gebühren entstehen bei den Antragstellern keine zusätzlichen Kosten, da auch zuvor vergleichbare Gebühren für die Beantragung anfielen. Die Umsetzung der Regelungen des Handbuchs soll für die Bahnindustrie zu mehr Planungssicherheit beim Bau von Schienenfahrzeugen führen. Ein Ansteigen von Einzelpreisen sowie des Preisniveaus, insbesondere des Verbraucherpreisniveaus, ist vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 604/12

10.10.12

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Siebte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 9. Oktober 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Siebte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

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
Ronald Pofalla

Siebte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung verordnet auf Grund des - § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 1c und 1d in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 1c und 1d zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist,

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884), § 26 Absatz 3 durch Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

Artikel 1

Änderung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung

Die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. September 2009 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1 Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Bedingungen für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft nach Maßgabe 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. 11) geändert worden ist.

(2) Diese Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem und umfasst

1. die Planung,
 2. den Bau,
 3. die Inbetriebnahme,
 4. die Umrüstung,
 5. die Erneuerung,
 6. den Betrieb und
 7. die Instandhaltung
- von Bestandteilen dieses Systems.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für

1. Netze des Regionalverkehrs und Regionalbahnen;
2. Eisenbahninfrastrukturen nicht öffentlicher Eisenbahnen des Güterverkehrs und ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge;
3. Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
4. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird das Wort „transeuropäischen“ gestrichen.
- b) In Nummer 2 werden die Wörter „96/48/EG des Europäischen Parlaments vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6) sowie der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsys-

tems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1), jeweils zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007 (ABl. EU Nr. L 141 S. 63),“ durch die Wörter „2008/57/EG“ ersetzt.

c) In den Nummern 4 und 5 werden jeweils die Wörter „Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG“ durch die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

d) In Nummer 6 werden die Wörter „V der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG“ durch die Wörter „VI der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

e) In Nummer 11 wird der Schlusspunkt durch ein Semikolon ersetzt.

f) Folgende Nummern 12 und 13 werden angefügt:

„12. „Serie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;

13. „Serienzulassung“ die Zulassung einer Fahrzeugserie.“

3. Die §§ 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„§ 3 Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

Das Eisenbahnsystem, seine Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die nach Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG jeweils für sie bezeichnet sind.

§ 4 Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Technische Spezifikationen) sind nach Maßgabe der Anlagen 1 und 2 anzuwenden. Die Anwendung von Technischen Spezifikationen, die unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht sind, bleibt unberührt.

(2) Neue Technische Spezifikationen oder Änderungen dieser erfordern keine Anpassungen bei bestehenden Infrastrukturen oder Fahrzeugen, sondern sind erst im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen anzuwenden. Satz 1 gilt nicht, sofern eine Pflicht zur Anpassung ausdrücklich festgelegt ist. Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen finden die Technischen Spezifikationen in Bezug auf die jeweilige Umrüstung und Erneuerung anzuwenden.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 4 wird das Wort „transeuropäischen“ gestrichen.

b) Die Absätze 2 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„(2) Der Antragsteller muss dem Antrag vollständige Unterlagen mit den Angaben nach Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG beifügen. Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird.

(3) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 9 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG über den Antrag. Sie übermittelt der Kommission eine Liste der Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 1 auf deutschem Gebiet in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium nach Artikel 2 Buchstabe t der Richtlinie 2008/57/EG binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation.

(4) Die Entscheidung der Sicherheitsbehörde ergeht schriftlich, nachdem das nach Artikel 9 Absatz 2, 4 und Absatz 5 in Verbindung mit Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehene Verfahren abgeschlossen ist. Sofern die Sicherheitsbehörde Ausnahmen von der Anwendbarkeit Technischer Spezifikationen nach Absatz 1 zulässt, erstellt sie ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden nationalen Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.“

5. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nummer 1 werden jeweils die Wörter „jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

bb) In Satz 1 Nummer 3 wird das Wort „transeuropäischen“ gestrichen.

cc) Satz 3 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Die Entscheidung nach Satz 1 ist in den Fällen des Satz 1 Nummer 2, 3 und 4 vorbehaltlich der folgenden Sätze auf Grund des technischen Regelwerks, das zum Zeitpunkt der Antragstellung anwendbar ist, zu treffen. Liegt die Antragstellung mehr als sieben Jahre zurück, so ist das technische Regelwerk zugrunde zu legen, das zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar war. Endet die Gültigkeit der in Satz 1 Nummer 1 genannten Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle vor Ablauf der sieben Jahre, so ist das technische Regelwerk zugrunde zu legen, das zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Gültigkeitsdauer anwendbar war. Wird bis zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bekannt, dass bei einem bereits genehmigten Teilsystem die Voraussetzungen vorliegen, unter denen die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, kann die Sicherheitsbehörde für ein zu genehmigendes Teilsystem, das hinsichtlich seiner Bauweise und Funktion vergleichbar ist,

1. anordnen, dass

- a) der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchzuführen und deren Ergebnis vorzulegen hat,
 - b) der Antragsteller Änderungen des technischen Regelwerkes, die nach dem Zeitpunkt der Antragstellung ergangen sind, zu beachten hat, oder
2. die Prüfungen nach Nummer 1 Buchstabe a selber durchführen
 3. die Inbetriebnahmegenehmigung mit Nebenbestimmungen versehen.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Sofern für ein strukturelles Teilsystem noch keine Technischen Spezifikationen anwendbar sind, trifft die Sicherheitsbehörde die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung bei Nachweis

1. der Einhaltung der für das strukturelle Teilsystem maßgeblichen Rechtsvorschriften, soweit sie die grundlegenden Anforderungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 Nummer 2 regeln, und
2. der Verwendbarkeit des strukturellen Teilsystems in dem Eisenbahnsystem im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 Nummer 3.

Absatz 3 Satz 3 bis 6 gelten entsprechend.“

6. § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7 Serienzulassung

(1) Für serienweise zu fertigende sowie umzurüstende oder zu erneuernde Fahrzeuge, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, können

1. Eisenbahnen,
2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder
3. Hersteller

bei der Sicherheitsbehörde die Zulassung der Fahrzeugserie beantragen.

(2) Die Serienzulassung wird erteilt, wenn

1. dem ersten in der Bundesrepublik Deutschland geprüften Fahrzeug einer Serie oder
2. dem jeweils ersten geprüften umgerüsteten oder erneuerten Fahrzeug einer Serie eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wird. Die Serienzulassung ist auf sieben Jahre, längstens jedoch auf die Geltungsdauer der zugrunde liegenden Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle nach § 6 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 zu befristen. Die Serienzulassung wird auf Antrag verlängert; Satz 1 gilt entsprechend. Die Zulässigkeit der Inbetriebnahmen nach Absatz 3 wird durch das Erlöschen der Serienzulassung auf Grund des Ablaufs der Fristen nach Satz 2 nicht berührt.

(3) Abweichend von § 6 Absatz 3 und 4 sowie von § 9 Absatz 1 ist eine Inbetriebnahmege-
nehmigung für die einzelnen Fahrzeuge der zugelassenen Fahrzeugserie nicht erforderlich.
Der Halter darf die mit der zugelassenen Serie übereinstimmenden Fahrzeuge während der
Geltungsdauer der Serienzulassung ohne weitere behördliche Entscheidung in Betrieb neh-
men. Die Übereinstimmung hat der Inhaber der Serienzulassung schriftlich zu erklären und
diese Erklärung zusammen mit einer Kopie der Serienzulassung und den dazu gehörenden
Anlagen mit jedem Einzelfahrzeug der zugelassenen Serie dem Halter zu übergeben. Der
Halter oder sein Bevollmächtigter hat die vorgenannten Unterlagen während der gesamten
Nutzungszeit des Fahrzeugs aufzubewahren und auf Verlangen der Sicherheitsbehörde vor-
zulegen. § 14 Absatz 1 gilt entsprechend.

(4) Der Halter darf das Fahrzeug erst dann in Betrieb nehmen, wenn

1. der alphanumerische Kennzeichnungscode nach § 6 Absatz 9 vergeben,
2. dieser nach § 6 Absatz 9 am Fahrzeug angebracht und
3. das Fahrzeug mit dem für die Inbetriebnahme erforderlichen Code nach § 20 Absatz
2 im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen worden ist.

Die Sicherheitsbehörde entscheidet für nach § 9 Absatz 1 umzurüstende oder zu erneuernde
Fahrzeuge mit der Serienzulassung über das Erfordernis der Registrierung nach Satz 1 Num-
mer 3 und der Änderung des alphanumerischen Kennzeichnungscode.

(5) Werden sicherheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen einer zugelassenen Serie festgestellt,
dürfen weitere Fahrzeuge der zugelassenen Serie nur dann entsprechend Absatz 3 in Betrieb
genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind, oder die Sicherheit durch kom-
pensierende Maßnahmen hergestellt ist.

(6) Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig
und die Sicherheitsbehörde unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel von
Fahrzeugen einer Serienzulassung zu unterrichten.“

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

„§ 7a Zulassung von Fahrzeugvarianten

(1) Für ein Fahrzeug, welches mit den Fahrzeugen einer nach § 7 Absatz 2 zugelassenen Serie
in Teilen übereinstimmt (Fahrzeugvariante), kann die Inbetriebnahmege-
nehmigung auf Grundlage der Serienzulassung beantragt werden. Die Inbetriebnahmege-
nehmigung für die Fahrzeugvariante wird erteilt bei

1. Vorlage der Serienzulassung für die Erstserie und einer Erklärung des Antragstellers,
in welchen Teilen die Fahrzeugvariante mit der Erstserie übereinstimmt, und
2. Nachweis der Erfüllung der Anforderungen nach § 6 Absatz 3 oder 4 für die
 - a) nicht mit der Erstserie übereinstimmenden Teile der Fahrzeugvariante und
 - b) die Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug.

Die Entscheidung nach Satz 2 trifft die Sicherheitsbehörde auf Grund des Standes des technischen Regelwerks, welcher nach § 6 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 für die Erstserie anwendbar war. Liegt die Antragstellung für die Zulassung der Erstserie mehr als sieben Jahre zurück, gilt § 6 Absatz 3 Satz 4 entsprechend. § 6 Absatz 3 Satz 5 und 6 gelten entsprechend.

(2) Für eine Fahrzeugvariante kann eine Serienzulassung nach § 7 Absatz 1 beantragt werden. Die Serienzulassung wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung nach Absatz 1 erteilt wird.

(3) Absatz 1 und Absatz 2 gelten entsprechend für eine Fahrzeugvariante, die in Teilen mit den Fahrzeugen der Serie und in Teilen mit auf dieser Serie beruhenden weiteren Fahrzeugvarianten übereinstimmt. Maßgeblich für den nach Absatz 1 Satz 3 anzuwendenden Regelwerksstand ist der zuerst gestellte Antrag auf Serienzulassung.“

8. In § 8 Absatz 1 werden nach der Angabe „(ABl. EU Nr. L 164 S. 44, ABl. EU Nr. L 220 S. 16)“ die Wörter, „die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65 geändert worden ist“ eingefügt.

9. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 3 werden die Wörter „jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „deutschen Teil des transeuropäischen“ werden gestrichen.

bb) Das Wort „Eisenbahnsystems“ wird durch das Wort „Eisenbahnsystem“ ersetzt.

c) In Absatz 5 werden die Wörter „jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

10. In § 11 Absatz 1 werden die Wörter „Artikel 12 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der jeweils anzuwendenden Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Wörter „Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

11. § 13 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Artikels 20 Abs. 4 in Verbindung mit Anhang VII der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Wörter „Artikels 28 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „Artikels 20 Abs. 4 in Verbindung mit Anhang VII der jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Wörter „Artikels 28 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

12. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 1 werden die Wörter „jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

bbb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. bei Teilsystemen die EG-Prüfung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen durchzuführen und bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung nach Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2008/57/EG auszustellen und die technischen Unterlagen nach Artikel 18 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VI Nummer 4 der Richtlinie 2008/57/EG zu erstellen und der Prüfbescheinigung beizufügen.“

bb) In Satz 3 werden die Wörter „jeweils anwendbaren Richtlinie 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Anhang VI Nr. 7 der Richtlinien 96/48/EG oder 2001/16/EG“ durch die Wörter „Anhang VI Nummer 7 der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

13. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „Artikels 20 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG“ durch die Wörter „Artikels 28 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

b) In Absatz 4 werden die Wörter „Artikel 20 Abs. 5 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG“ durch die Wörter „Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

14. In § 19 werden die Wörter „Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG“ durch die Wörter „Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG“ ersetzt.

15. § 20 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Fahrzeugeinstellungsregister enthält die Inhalte und Formate, die in den

1. Nummern 1 und 4 des Anhangs der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG, die durch den Beschluss 2011/107/EU (ABl. L 43 vom 17.2.2011, S 33) geändert worden ist, und

2. Anlagen 1 bis 4 der Entscheidung 2007/756/EG

konkretisiert worden sind.“

16. In § 21 Absatz 2 werden die Wörter „zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16)“ durch die Wörter „die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist“ ersetzt.

17. § 22 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach Nummer 1 folgende neue Nummern 2 und 3 eingefügt:

„2. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 1 ein Fahrzeug in Betrieb nimmt,

3. entgegen § 7 Absatz 5 Satz 1 ein weiteres Fahrzeug einer zugelassenen Serie in Betrieb nimmt, oder“.

b) Die bisherige Nummer 2 wird die neue Nummer 4.

c) Folgender neuer Absatz 2 wird eingefügt:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- a) entgegen § 7 Absatz 3 Satz 3 eine dort genannte Erklärung oder eine dort genannte Kopie nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,
- b) entgegen § 7 Absatz 3 Satz 4 eine Unterlage nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt, oder
- c) entgegen § 7 Absatz 6 eine Unterrichtung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt.“

d) Der bisherige Absatz 2 wird der neue Absatz 3.

18. Nach § 22 wird folgender § 23 eingefügt:

„§ 23 Übergangsvorschrift

(1) Für Zulassungen, die vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] beantragt worden sind, ist in entsprechender Anwendung des § 6 Absatz 3 Satz 3 bis 6 das technische Regelwerk, das am [Einsetzen: Datum des Tages vor dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] anwendbar war, maßgeblich. Abweichend davon kann der Antragsteller in entsprechender Anwendung des § 6 Absatz 3 Satz 3 bis 6 die erforderlichen Nachweise auf Grundlage des technischen Regelwerks, das am 5. Mai 2011 anwendbar war, erbringen. In diesem Fall unterrichtet er die Sicherheitsbehörde schriftlich hiervon.

(2) Inhaber bereits erteilter Bauartzulassungen, deren Gültigkeitsdauer am [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] noch nicht abgelaufen ist, können die Umschreibung in eine Serienzulassung nach § 7 Absatz 1 beantragen. Die Serienzulassung wird erteilt, ohne dass die Voraussetzungen des § 7 Absatz 2 Satz 1 geprüft werden.“

Artikel 2

Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt 6 werden die Gebührenpositionen 6.5 bis 6.7 wie folgt gefasst:

| „Nr. | Gegenstand | Rechtsgrundlage | Gebühr |
|------|---|---------------------------------|-------------------|
| 6.5 | Serienzulassung | § 7 Absatz 2 TEIV | nach Zeitaufwand |
| 6.6 | Zulassung für eine Fahrzeugvariante | § 7a Absatz 1 Satz 2 und 3 TEIV | nach Zeitaufwand |
| 6.7 | Serienzulassung für eine Fahrzeugvariante | § 7a Absatz 2 Satz 2 TEIV | nach Zeitaufwand“ |

2. Die bisherigen Gebührenpositionen 6.7 bis 6.14 werden die Gebührenpositionen 6.8 bis 6.15.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt und Ziel der Regelungen

Die Regelungen zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen haben in der Vergangenheit wiederholt erhebliche Schwierigkeiten verursacht und oftmals zu verlängerten Prozesszeiten und erhöhten Kosten für die Bahnindustrie geführt. Im Hinblick auf diese Problematik hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2010 eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von Behörden sowie des gesamten Bahnsektors, mit dem Ziel eingesetzt, eine Optimierung des Herstellungs- und Zulassungsprozesses für Eisenbahnfahrzeuge von der Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme zu erreichen.

Die Arbeitsgruppe hat die vorhandenen Schwierigkeiten und Störgrößen im Ablaufprozess der Fahrzeugfertigung und -zulassung identifiziert und Maßnahmen für einen optimierten Herstellungs- und Zulassungsprozess in einem Handbuch zusammengefasst („Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“, Veröffentlichung Mai 2011), welches als Grundlage für die gemeinsame Anwendung aller Beteiligten dienen und als Leitfaden für Herstellungs- und Zulassungsprozesse angewendet werden soll. Zur Erreichung der in dem Handbuch dargestellten Lösungen und Empfehlungen sind Änderungen der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) erforderlich. Ebenso werden dadurch geringfügige Folgeänderungen der Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) erforderlich.

Darüber hinaus wird die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft in nationales Recht umgesetzt. Die Richtlinie 2008/57/EG führt die beiden weitgehend gleichlautenden Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und 2001/16/EG für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem zusammen. Sie verpflichtet ihre Mitgliedstaaten – anders als ihre Vorgängerinnen – die Umsetzungsvorschriften auf das gesamte Eisenbahnsystem anzuwenden. Aus diesem Grund ist eine Anpassung von § 1 der TEIV erforderlich. Weiterhin werden einige redaktionelle Änderungen vorgenommen.

II. Ermächtigungsgrundlage

Ermächtigungsgrundlage ist für Artikel 1 § 26 Absatz 1 Nummer 1, 1c und 1d Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und für Artikel 2 § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 AEG in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes.

Die Verordnung unterliegt der Zustimmung des Bundesrates.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für Bund, Länder und Gemeinden entstehen nicht.

IV. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verordnung enthält fünf geänderte Informationspflichten für die Wirtschaft. Bei diesen geänderten Informationspflichten ist nicht mit Mehrkosten zu rechnen, da vergleichbare Vorgaben und Informationspflichten schon in der bisherigen Praxis bestehen. Die bisher bestehenden Antragsarten für Inbetriebnahmegenehmigungen (Bauartzulassung, Einzelzulassung) werden lediglich durch neue Bezeichnungen der Antragsart ersetzt, ergänzt und durch die Möglichkeiten der Zulassung von Fahrzeugserien und darauf basierenden Fahrzeugvarianten neu ausgestaltet. Da aber auch bei der vorherigen Rechtslage vergleichbare Genehmigungen zu beantragen waren, bewirken die Änderungen keinen Mehraufwand für die Wirtschaft.

Die zu erwartenden Fallzahlen von zukünftig beantragten Zulassungen pro Jahr lassen sich nur schätzen. Die hier verwendeten Zahlen orientieren sich an der Anzahl der Abnahmen und Inbetriebnahmegenehmigungen von Eisenbahnfahrzeugen im Jahr 2011 nach Angabe des Eisenbahn-Bundesamtes. Die Kostenabschätzung beruht auf dem vereinfachten Verfahren für Informationspflichten der Wirtschaft und der Tabelle der Kostenklassen und Kostenfaktoren des Statistischen Bundesamtes (Anhang V a zum Leitfaden Erfüllungsaufwand), da die Fall-

zahl einen Wert von 10 000 pro Jahr nicht überschreitet und die Belastung nach der Anwendung des Kostenfaktors unter 100 000 Euro liegt.

| | | Fallzahl | Kostenfaktor in Euro | Kosten in Euro |
|---------------------|---|----------|----------------------|----------------|
| | | | pro Fall | jährlich |
| § 7 Absatz 3 Satz 3 | Schriftliche Übereinstimmungserklärung bei Inbetriebsetzung von Fahrzeugen einer Fahrzeugserie (IP) | 4 365 | 4,01 | 17 503 |
| | Wegfall des Erfordernisses eines Antrags auf Übereinstimmungsfeststellung | 4 365 | - 4,01 | - 17 503 |

Erläuterung:

Die Fallzahl orientiert sich an der Zahl der bisherigen Inbetriebnahmegenehmigungen auf Übereinstimmung, § 7 TEIV/§ 32 EBO für die Fahrzeugarten Triebfahrzeuge, Lokomotiven, Reisezugwagen, Güterwagen und Nebenfahrzeuge im Jahr 2011. Der Kostenfaktor in der Kostenklasse „Meldung bestimmter Tätigkeiten und Berichterstattungspflichten, die ausgewählte Wirtschaftsbereiche betreffen (mittlere Komplexität)“ beträgt nach der oben genannten Tabelle 4,01 Euro. Die Neuregelung hebt gleichzeitig das bisherige Erfordernis eines Antrags auf Übereinstimmungsfeststellung auf. Die hierfür entstandenen Kosten können auf die gleiche Höhe geschätzt werden (kein Mehr- oder Minderaufwand).

| | | Fallzahl | Kostenfaktor in Euro | Kosten in Euro |
|---------------------|--|----------|----------------------|----------------|
| | | | pro Fall | jährlich |
| § 7 Absatz 3 Satz 4 | Verpflichtung Daten verfügbar zu halten oder zu übermitteln (IP) | 4 365 | 1,44 | 6 285 |

Erläuterung:

Die Verpflichtung nach § 7 Absatz 3 Satz 4 wird in der Verordnung erstmalig begründet. Da jedoch bereits vergleichbare Vorgaben bestehen (VV Inbetriebnahmegenehmigung und VV Abnahme), ist zu dem hier dargestellten Aufwand nur mit einem geringen Mehraufwand zu rechnen.

Die Fallzahl orientiert sich an der Summe der Fallzahlen für Bauartzulassungen und Inbetriebnahmegenehmigungen für das erste Fahrzeug und Inbetriebnahmegenehmigungen auf Übereinstimmung gemäß §§ 6 und 7 TEIV/§ 32 EBO für die Fahrzeugarten Triebfahrzeuge, Lokomotiven, Reisezugwagen, Güterwagen und Nebenfahrzeuge im Jahr 2011. Der Kostenfaktor in der Kostenklasse „sonstige Informationspflicht“ beträgt nach der oben genannten Tabelle 1,44 Euro.

| | | |
|--------------|--|--------------------------------------|
| § 7 Absatz 6 | Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig und die Sicherheitsbehörde über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung zu informieren (IP) | Angabe einer Fallzahl nicht möglich. |
|--------------|--|--------------------------------------|

Erläuterung:

Eine Fallzahl kann nicht ermittelt werden, da die Anzahl von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Mängeln nicht abschätzbar ist. Es können keine belastbaren Aussagen darüber getroffen werden, in wie vielen Fällen die Vorschrift zur Anwendung kommen wird. Auch Bezugnahmen auf vergangene Einzelfälle sicherheitsrelevanter Mängel an Schienenfahrzeugen haben kaum Aussagekraft hinsichtlich der zukünftigen Situation. Vergleichbare Vorgaben bestehen bereits (VV IBG und VV Abnahme). Daher ist unabhängig von der Fallzahl nicht mit einem Mehraufwand zu rechnen.

| | | Fallzahl | Kostenfaktor in Euro | Kosten in Euro |
|--|------------------------------------|----------|-------------------------|----------------|
| | | | pro Fall | jährlich |
| § 7a | Zulassung von Fahrzeugvarianten | | | |
| § 7a Absatz 1, Nr. 1 | Vorlage einer Er- klärung (IP) | 600 | 1,44 | 864 |
| <u>Erläuterung:</u> Die Fallzahl orientiert sich an Schätzungen hinsichtlich möglicher Änderungen vorhandener Fahrzeugvarianten. Der Kostenfaktor in der Kostenklasse „Sonstige Informationspflicht (mittlere und hohe Komplexität)“ beträgt nach der oben genannten Tabelle 1,44 Euro. | | | | |

| | | Fallzahl | Kostenfaktor in Euro | Kosten in Euro |
|--|--|----------|-------------------------|----------------|
| | | | pro Fall | jährlich |
| § 7a Absatz 1, Nr. 2 | Nachweis der Erfüllung der Anforderungen gemäß § 6 Absatz 3 oder 4 bei Beantragung der Zulassung für eine Fahrzeugvariante (IP) | 600 | 34,62 | 20 772 |
| <u>Erläuterung:</u> Die Fallzahl orientiert sich an Schätzungen hinsichtlich möglicher Änderungen vorhandener Fahrzeugvarianten. Der Kostenfaktor in der Kostenklasse „Einzel- und allgemeine Genehmigungen (mittlere und hohe Komplexität)“ beträgt nach der oben genannten Tabelle 34,62 Euro. Da in beiden Fällen bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ähnliche Vorgaben für die Zulassung bestehen, ist durch die Modifizierung der Informationspflicht mit gleichbleibendem Aufwand für die Wirtschaft zu rechnen. | | | | |

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Verordnung bewirkt zwei geänderte Vorgaben und das Entfallen einer Vorgabe für die Verwaltung. Der durch die Vorgaben entstehende Aufwand entspricht weitestgehend dem bisherigen Erfüllungsaufwand für die bereits in der TEIV enthaltenen Verwaltungstätigkeiten. Es ist nicht mit Mehrkosten zu rechnen, da bereits in der jetzigen Praxis vergleichbare

Aufgaben zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen ausgeführt werden. Die in der TEIV bisher enthaltenen Zulassungsarten werden durch neue Zulassungsarten ersetzt bzw. ergänzt. Besonders durch die Einführung der Möglichkeit der Zulassung von Fahrzeugserien wird das bisherige Zulassungsverfahren neu gestaltet. Es wird aber nicht erwartet, dass dies zu einer wesentlichen Änderung des Prüfaufwandes für die Verwaltung führen wird. Die Kostenabschätzung beruht auf folgender im Anhang VII zum Leitfaden Erfüllungsaufwand bekannt gemachten Personalkostensätze nach dem Bundesministerium der Finanzen zur Ex-ante-Abschätzung: Personalkostensätze 2010 Beamtinnen/Beamte (Nachgeordnete Bundesbehörden) gemäß Schreiben II A 3 - H 1012-10/07/0001:004; DOK 2011/0073062, Tabelle 2a.

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes. Regelungen mit Tätigkeitsvorgaben für die Verwaltung beziehen sich auf das Tätigwerden des Eisenbahn-Bundesamtes, insbesondere die Bearbeitung von Anträgen. Die im Zusammenhang mit den neu aufgenommenen Genehmigungsarten der Serienzulassung, Zulassung und Serienzulassung von Fahrzeugvarianten stehenden Aufgaben bewirken gegenüber den bisher in der TEIV vorgesehenen Inbetriebnahmegenehmigungen keinen wesentlichen Mehraufwand für die Verwaltung. Eine Reduzierung des Vollzugaufwands für die Amtshandlung der Serienzulassung im Vergleich zur vorherigen Bauartzulassung erfolgt insoweit, als dass Folgezulassungen nicht mehr einzeln vom EBA hinsichtlich ihrer Konformität überprüft werden müssen. Der reduzierte Aufwand pro Zulassung beträgt dabei max. ca. drei Stunden, wie nachfolgend dargestellt:

| Vor-schrift | Vorgabe für die Verwaltung | Fall-zahl | Personal-aufwand in Euro | Personal-aufwand in Euro | Sach-aufwand in Euro | Sach-aufwand in Euro |
|--|---|-----------|--------------------------|--------------------------|----------------------|----------------------|
| | | | jährlich | pro Fall | jährlich | einmalig |
| § 7 Absatz 3 Satz 1 | Entfallen des Erfordernisses einer Inbetriebnahmegenehmigung für die einzelnen Fahrzeuge der zugelassenen Fahrzeugserie | 4365 | - 452 432 | - 103,65 | | |
| <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Bei der Serienzulassung ist abweichend von § 6 Absatz 3 und 4 eine Inbetriebnahmegenehmigung für die einzelnen Fahrzeuge der zugelassenen Fahrzeugserie nicht erforderlich, vgl. § 7 Absatz 3. Somit entfällt die Bearbeitung der jeweiligen Anträge auf Übereinstimmungsfeststellung (Kosteneinsparung). Die Fallzahl orientiert sich an der Anzahl Inbetriebnahmegenehmigungen auf Übereinstimmung gemäß §§ 7 TEIV/§ 32 EBO für die Fahrzeugarten Triebfahrzeuge, Lokomotiven, Reisezugwagen, Güterwagen und Nebenfahrzeuge im Jahr 2011. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die abhängig von der Fahrzeugart im Jahr 2011 durchschnittlich drei Stunden pro Fall tätig wurde (gerundet). Die Erfüllung der Aufgabe wurde schwerpunktmäßig durch den mittleren Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der oben genannten Tabelle 34,55 Euro (Spalte 13).</p> | | | | | | |

Tendenziell ist zu erwarten, dass die Zulassung von Fahrzeugvarianten eher zunehmen wird, da der Markt immer individuellere Vorstellungen und Bedürfnisse an die Hersteller heranträgt. Dieser Tendenz steht aber der Wegfall der Übereinstimmungsfeststellungen im Bereich der Serienzulassung gegenüber, so dass im Ergebnis weder eine Erhöhung noch eine Verminderung des durch die Zulassungsverfahren verursachten Aufwands erwartet wird.

Für den aus gebührenpflichtigen Tätigkeiten entstehenden Verwaltungsaufwand des EBA werden kostendeckende Gebühren nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung erhoben. Hierbei sind keine signifikanten Mehr- oder Mindereinnahmen zu erwarten. Ebenso bleibt der zu erwartende Personalbedarf stabil. Daher lässt sich der finanzielle und personelle Bedarf im Rahmen der verfügbaren Mittel bewältigen.

b) Länder und Gemeinden

Für Länder und Gemeinden entsteht kein Erfüllungsaufwand.

V. Weitere Kosten

Der neue Grundsatz der Festschreibung des technischen Regelwerks auf den Zeitpunkt der Antragstellung einer Inbetriebnahmegenehmigung (§ 6 Absatz 3 Satz 3) führt für die Bahnindustrie zu mehr Planbarkeit beim Bau von Schienenfahrzeugen. Diese Planungssicherheit bewirkt für die Wirtschaft eine erhebliche Verminderung des Schadenspotentials, welche auf eine Höhe von bis zu 15 Prozent des jährlichen Umsatzes für Eisenbahnfahrzeuge geschätzt wird.

Bezogen auf das Jahr 2010 entsprach dies bei einem Jahresumsatz in Höhe von 3,4 Milliarden Euro etwa 500 Millionen Euro. Ein Ansteigen von Einzelpreisen sowie des Preisniveaus, insbesondere das Verbraucherpreisniveaus, ist vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

Durch die Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung werden die Voraussetzungen zur Erhebung von Gebühren für die in der TEIV aufgeführten Amtshandlungen des Bundes geschaffen. Durch Artikel 2 wird Abschnitt 6 der Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung angepasst und entsprechende Gebührenpositionen für die Erteilung von Serienzulassungen und Zulassungen von Fahrzeugvarianten eingeführt. Durch die Erhebung von Gebühren entstehen bei den Antragstellern keine zusätzlichen Kosten, da auch zuvor vergleichbare Gebühren für die Beantragung anfielen.

VI. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

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

VII. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

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

B. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der TEIV)

Zu Nummer 1 (§1)

Die Vorschrift regelt den Anwendungsbereich dieser Verordnung.

Absatz 1 beschreibt den Sinn und Zweck dieser Verordnung. Sie dient in erster Linie der Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG.

Nach den Vorgaben der Richtlinie 2008/57/EG und im Gegensatz zur bisherigen TEIV umfasst dieser gemäß **Absatz 2** das gesamte Eisenbahnsystem. Dies beinhaltet grundsätzlich sämtliche Eisenbahnen des Bundes und Nichtbundeseigene Eisenbahnen.

Der Anwendungsbereich unterteilt sich in die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG benannten strukturellen (Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Fahrzeuge) und funktionellen (Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung und Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr) Teilsysteme. Neben den Strecken werden also auch Teile der Infrastruktur, die zum Betrieb notwendig sind, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung erfasst und damit auch Energieversorgungsanlagen, Betriebssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme und Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenverkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren Netzbetriebes und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Die Richtlinie 2008/57/EG gestattet, bestimmte Infrastrukturen und Fahrzeuge vom Anwendungsbereich der Umsetzungsvorschriften auszunehmen. Von dieser Möglichkeit wird in **Absatz 3** weitgehend Gebrauch gemacht.

In **Nummer 1** werden Netze des Regionalverkehrs sowie Regionalbahnen ausgenommen. Die Ausnahme stützt sich auf Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG, wo Regionalbahnsysteme explizit genannt sind. Die entsprechenden Begriffe des deutschen Rechts, „Netze des Regionalverkehrs“ und „Regionalbahnen“, entstammen § 2 Absatz 8 und 9 AEG. Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren. Regionalbahnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsleistungen auf Netzen des Regionalverkehrs erbringen, auch soweit sie

über diese Netze hinaus bis in den Übergangsbahnhof außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs verkehren. Umfasst von dieser Ausnahme sind die Nebenbahnen, soweit auf ihnen kein Schienenpersonenfernverkehr stattfindet. Dies beinhaltet in der Regel auch S-Bahnen.

Durch **Nummer 2** werden Infrastrukturen nicht öffentlicher Eisenbahnen des Güterverkehrs und ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge ausgenommen. Auf diesen sogenannten Anschlussbahnen besteht ebenfalls kein Bedürfnis, Fahrzeuge und Infrastruktur interoperabel auszurüsten, da sich die Anschlussbahnen regelmäßig im Privateigentum befinden und deren Fahrzeuge der Abwicklung des eigenen Güterverkehrs dienen. Diese Vorschrift nutzt die Ausnahmemöglichkeit nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG.

Nach **Nummer 3** werden Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, ausgenommen. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge und Infrastrukturen des Personennahverkehrs, die regionale Sehenswürdigkeiten verkehrsmäßig erschließen. Des Weiteren handelt es sich um Fahrzeuge und Infrastrukturen mit eisenbahnhistorischem Erinnerungswert wie Museumsbahnen. Wegen ihrer örtlichen Begrenzung beziehungsweise ihrer Bestimmung als Museumsbahn besteht kein Bedürfnis daran, dass derartige Netze und Fahrzeuge interoperabel betrieben werden können. Die Ausnahme stützt sich auf Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 2008/57/EG.

Schließlich sind nach **Nummer 4** Serviceeinrichtungen sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren, vom Anwendungsbereich der Verordnung befreit. Diese Ausnahme entspricht der bisherigen Ausnahme nach § 1 Absatz 2 Nummer 1.

Zu Nummer 2 (§ 2):

Zu Buchstabe a

Die Streichung des Begriffes „transeuropäisch“ trägt dem erweiterten Anwendungsbereich der Verordnung Rechnung. Sie gilt nicht mehr nur für das Transeuropäische Eisenbahnnetz nach Anlage 1, sondern für das gesamte regelspurige Eisenbahnsystem.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung. Der Verweis auf die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG wird aktualisiert und nimmt nunmehr auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgerichtlinie 2008/57/EG Bezug.

Zu Buchstaben c und d

Siehe Buchstabe b.

Zu Buchstaben e und f

Nummer 12 definiert den Begriff einer Serie.

Nummer 13 definiert den Begriff der Serienzulassung.

Zu Nummer 3 (§§ 3 und 4)

Wegen des geänderten Anwendungsbereichs der TEIV ist der Begriff „transeuropäisch“ in § 3 zu streichen. Zur Klarstellung wird weiterhin ein Verweis auf Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG hinzugefügt, wo die grundlegenden Anforderungen definiert sind.

Der Verweis in **§ 4 Absatz 1** wird auf die Anlage 1 der TEIV erweitert. Grund hierfür ist, dass die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach ihrem Anwendungsbereich derzeit lediglich für das Transeuropäische Eisenbahnnetz verbindlich gelten. Das transeuropäische Netz ist in der Anlage 1 der TEIV dargestellt.

Der neu geschaffene **§ 4 Absatz 2 Satz 1** stellt klar, dass neue oder Änderungen von Technischen Spezifikationen keine unmittelbaren Nachrüstungspflichten bei bestehenden Fahrzeugen oder Infrastrukturen auslösen, sofern sich aus den Technischen Spezifikationen nichts Abweichendes ergibt (**Satz 2**). „Bestehend“ bedeutet sowohl bereits existent als auch genehmigt. Erst bei Umrüstungen oder Erneuerungen sind diese zu beachten. Damit haben Eisenbahnunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheit, dass mit der Ausweitung des Anwendungsbereichs der TEIV keine unmittelbaren finanziellen Nachteile verbunden sind. **Satz 3** stellt klar, dass nur die durch die Umrüstungen oder Erneuerungen betroffenen Technischen Spezifikationen zu berücksichtigen sind.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Zu Buchstabe a (§ 5 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe a).

Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 2 bis 4)

Die Antragserfordernisse werden nach **Absatz 2** an die Vorgaben der Richtlinie 2008/57/EG angepasst. Hiernach muss der Antragsteller, der von der Verbindlichkeit der Technischen Spezifikationen befreit werden will, ein Dossier mit den Angaben nach Anhang IX Buchstabe b) der Richtlinie 2008/57/EG erstellen und dem Antrag beifügen.

Hinsichtlich **Absatz 3** siehe Nummer 2 Buchstabe b). Darüber hinaus hat die Sicherheitsbehörde der Kommission eine Liste der Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium zu übermitteln, sofern diese von der Anwendung der Europäischen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) befreit sind. Diese Verpflichtung beruht auf einer Vorgabe der Richtlinie 2008/57/EG.

Hinsichtlich **Absatz 4** siehe Nummer 2 Buchstabe b). Darüber hinaus wird die Sicherheitsbehörde verpflichtet, diejenigen nationalen Vorschriften, die bei Ausnahmen von der Anwendung von Technischen Spezifikationen zu Anwendung kommen, an die Kommission zu übermitteln. Diese Verpflichtung beruht auf einer Vorgabe der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 5 (§ 6)

Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 3)

Zu den Änderungen in **Satz 1** siehe Nummer 2 Buchstaben a und b.

Satz 3 regelt, dass die Sicherheitsbehörde bei der Entscheidung zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Satz 1 Nummer 2, 3 und 4 das jeweils im Zeitpunkt der Antragsstellung anwendbare Regelwerk zugrunde zu legen hat. Die Festschreibung des Regelwerks auf den Zeitpunkt der Antragsstellung und nicht wie bisher den Zeitpunkt der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung soll Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen, bzw. den Antragstellern einer Zulassung eine erhebliche Erleichterung in Bezug auf Planungssicherheit im Antrags- und Herstellungszeitraum gewähren.

Satz 4 regelt, dass die Festschreibung des Regelwerks für sieben Jahre erfolgen soll. Grund für die Wahl dieses Zeitraums ist der Gleichlauf mit den TSI, welche in der Regel eine siebenjährige Festschreibung der technischen Anforderungen für die EG-Prüferklärung vorsehen. Sollte die Antragstellung jedoch mehr als sieben Jahre zurückliegen, so soll eine darüber hinaus gehende Festschreibung nicht vorgenommen werden. Stattdessen wird das Regelwerk zugrunde gelegt, das bei Ablauf der sieben Jahre gültig war. Ebenso soll eine Festschreibung des Regelwerks nicht über die Gültigkeitsdauer der EG-Konformitätsbescheinigung hinaus erfolgen. Daher wird die Festschreibung durch **Satz 5** dahingehend begrenzt, dass diese längstens auf die Geltungsdauer des zugrundeliegenden EG-Zertifikats der benannten Stelle befristet ist.

Satz 6 regelt Durchbrechungen der Festschreibung für weitere Fälle:

Die Vorschrift soll sicherstellen, dass Änderungen und Erkenntnisse aus der Aufsicht trotz Festschreibung der Regelwerke auf sieben Jahre beachtet werden.

Soweit bereits vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bekannt wird, dass vergleichbare Teilsysteme nicht sicher betrieben werden, steht das Tätigwerden der Sicherheitsbehörde wie in § 5a Absatz 2 AEG im pflichtgemäßen Ermessen der Sicherheitsbehörde.

Nach **Nummer 1 Buchstabe a** kann die Sicherheitsbehörde zusätzliche Prüfungen und die Vorlage von deren Ergebnissen vom Antragsteller verlangen. Abweichend von dem Grundsatz der siebenjährigen Festschreibung der Regelwerke stellt **Nummer 1 Buchstabe b** sicher, dass solche sicherheitsrelevanten Änderungen von Regelwerken Berücksichtigung finden, die nach dem Zeitpunkt der Antragstellung vorgenommen wurden.

Nach **Nummer 2** kann die Sicherheitsbehörde die nach Nummer 1 Buchstabe a erforderlichen Prüfungen selbst durchführen.

Als weitere Maßnahme zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ist auch die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung mit Nebenbestimmungen nach **Nummer 3** möglich. Die Nebenbestimmungen können sich dabei sowohl auf betriebliche als auch personelle Maßnahmen beziehen.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 4)

Die Ergänzung der Verweise auf Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 in **Satz 1** dient der Klarstellung.

Satz 2 stellt klar, dass die Regelwerkfestschreibung auch in Fällen gilt, in denen keine Technischen Spezifikationen vorliegen.

Zu Nummer 6 (§ 7)

Absatz 1 führt die Serienzulassung als neue Zulassung ein. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, eine Reihe von Fahrzeugen in einem behördlichen Akt als Fahrzeugserie zuzulassen. Durch diese Änderung soll den Antragstellern ein höheres Maß an Flexibilität im Zulassungsprozess eingeräumt werden.

Gemäß **Absatz 2 Satz 1** wird die Serienzulassung erteilt, wenn dem ersten in der Bundesrepublik Deutschland geprüften Fahrzeug einer Serie oder umzurüstenden oder zu erneuernden Fahrzeug einer Serie eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wird. Die Geltungsdauer der Serienzulassung beträgt gemäß **Satz 2** sieben Jahre. Gemäß **Satz 3** kann die Serienzulassung auf Antrag verlängert werden. **Satz 4** stellt klar, dass das Erlöschen der Serienzulassung auf Grund des Ablaufs der Fristen nach Satz 2 die Zulässigkeit der auf der Grundlage der Serienzulassungen vorgenommenen Inbetriebnahmen nicht berührt.

Absatz 3 und **Absatz 4** regeln, dass der Halter die mit der zugelassenen Serie übereinstimmenden Fahrzeuge während der Geltungsdauer ohne weiteren behördlichen Verwaltungsakt in Betrieb nehmen kann, nachdem der Inhaber der Serienzulassung zuvor die Konformität schriftlich erklärt hat. Bei dem Inhaber der Serienzulassung handelt es sich in der Regel um den Hersteller, da dieser in der Regel Antragsteller im Zulassungsverfahren ist und dadurch Inhaber der Serienzulassung wird. Die Inbetriebnahme der Fahrzeuge der zugelassenen Serie erfolgt durch den Halter der Fahrzeuge. Das Merkmal der Konformität fordert nicht, dass eine identische Fertigung bis zur „Schraubengleichheit“ vorliegt. Im Rahmen der Instandhaltung können Bauteile durch solche gleicher Funktion und Leistung getauscht werden.

Zudem darf der Halter Fahrzeuge nur in Betrieb nehmen, wenn der alphanumerische Kennzeichnungscode vergeben und dieser zuvor am Fahrzeug angeschrieben sowie im Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen wurde.

Absatz 5 enthält eine Regelung zum Umgang mit festgestellten sicherheitsrelevanten Mängeln an Fahrzeugen einer Serienzulassung. Ein Mangel muss festgestellt und bekannt geworden sein. Dies ist dann der Fall, wenn der Mangel sachlich überprüft und dokumentiert wurde. Der Mangel ist entsprechend zu beheben, wobei die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs auch durch kompensierende Maßnahmen gewährleistet werden kann. Es kann sich hierbei um betriebliche (beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen) oder personelle Maßnahmen (beispielsweise zusätzliches Betriebspersonal) handeln. Um den Aufwand in angemessenen Grenzen zu halten, besteht für die Betreiber die Möglichkeit, entsprechende Maßnahmen selbst festzulegen, solange die Sicherheit im Eisenbahnverkehr gewährleistet ist.

Absatz 6 beinhaltet eine Informationspflicht. Hierbei handelt es sich um die Konsequenz der Einführung der Serienzulassung. Zum einen liegen bei den Haltern der Fahrzeuge Informationen und Erfahrungen aus dem Betriebseinsatz vor, die für die Fertigungsprozesse sowie für die weitere Entwicklung von Fahrzeugen von den Herstellern benötigt werden. Auf der anderen Seite verfügen die Hersteller über Informationen bezüglich der Standfestigkeit von sicherheitsrelevanten Bauteilen und Komponenten, die wiederum für die Halter zur Aufrechterhaltung eines betriebssicheren Zustands der Fahrzeuge erforderlich sind. Der gegenseitige Informationsaustausch zwischen Herstellern und Haltern dient daher der Wahrnehmung der gesetzlichen Sicherheitspflichten. Ebenso ist die Sicherheitsbehörde zu informieren.

Zu Nummer 7 (§ 7a)

Absatz 1 regelt die Zulassung von Fahrzeugvarianten auf der Grundlage einer Serienzulassung. Danach können mehrere Fahrzeugvarianten bzw. -serien zusammengefasst werden, die hinsichtlich grundlegender Konstruktionsmerkmale übereinstimmen. Diese Festlegung soll dazu dienen, mehrere unterschiedliche Fahrzeugvarianten mit möglichst wenig variantenspezifischen Bauteilen und Komponenten zu entwickeln, um damit Entwicklungs- und Investitionskosten zu sparen und um den Zulassungsprozess für weitere Fahrzeugvarianten durch Mehrfachnutzung bereits erbrachter Nachweise und Gutachten zu verkürzen.

Absatz 2 regelt, dass eine Serienzulassung auch für eine Fahrzeugvariante beantragt werden kann. Der Begriff des geprüften Musterfahrzeugs ist dabei bedeutungsgleich mit dem bereits in § 7 (Bauartzulassung) der vorherigen TEIV-Fassung verwendeten Begriff.

Absatz 3 regelt, dass die Absätze 1 und 2 auch auf Fahrzeugvarianten anwendbar sind, die in wesentlichen Teilen mit den Fahrzeugen der Erstserie und in Teilen mit auf dieser Erstserie beruhenden weiteren Fahrzeugvarianten übereinstimmen.

Zu Nummer 8 (§ 8 Absatz 1)

Redaktionelle Anpassung. Der Verweis wird auf die letzte Änderung der Richtlinie 2004/49/EG aktualisiert.

Zu Nummer 9 (§ 10)

Zu Buchstabe a (§ 10 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe aa und bb (§ 10 Absatz 4)

Siehe Nummer 2 Buchstabe a.

Zu Buchstabe c (§ 10 Absatz 5)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 10 (§ 11 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 11 (§ 13)

Zu Buchstabe a (§ 13 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Buchstabe b (§ 13 Absatz 2)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 12 (§ 15)

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb (§ 15 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Buchstabe b (§ 15 Absatz 4)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 13 (§ 17)

Zu Buchstabe a (§ 17 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Buchstabe b (§ 17 Absatz 4)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 14 (§ 19)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 15 (§ 20 Absatz 1)

Siehe Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Nummer 16 (§ 21 Absatz 2)

Redaktionelle Anpassung. Der Verweis wird auf die letzte Änderung der Richtlinie 2001/14/EG aktualisiert.

Zu Nummer 17 (§ 22 Absatz 1)

Die Vorschrift enthält Regelungen für Ordnungswidrigkeitstatbestände, die an die vorgenommenen Änderungen angepasst werden.

Zu Nummer 18 (§ 23)

Die Vorschrift enthält eine Übergangsregelung für bereits laufende Anträge auf Inbetriebnahmegenehmigung, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung gestellt wurden, und für die Be-

handlung bereits bestandskräftiger Bauartzulassungen, deren Geltungsdauer bei Inkrafttreten dieser Verordnung noch nicht abgelaufen ist.

Absatz 1 räumt dem Antragsteller ein Wahlrecht ein zwischen der Anwendung des Regelwerks, das zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung gültig ist, und dem Regelwerk, das zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Handbuchs Eisenbahnfahrzeuge (5. Mai 2011) galt. Dem Antragsteller obliegt es, seine Entscheidung der Sicherheitsbehörde mitzuteilen.

Gemäß **Absatz 2** können bereits bestandskräftige Bauartzulassungen, deren fünfjährige Geltungsdauer bei Inkrafttreten dieser Verordnung noch nicht abgelaufen ist, auf Antrag für ihre verbleibende Geltungsdauer in Serienzulassungen umgeschrieben werden. Von der siebenjährigen Laufzeit der Serienzulassung wird dabei die bereits verstrichene Geltungsdauer der Bauartzulassung abgezogen.

Zu Artikel 2 (Änderung der BEGebV)

Die Vorschrift nimmt die erforderlichen Anpassungen von Abschnitt 6 der Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung vor und führt entsprechenden Gebührenpositionen für die Erteilung von Serienzulassungen, Zulassungen für eine Fahrzeugvariante und Serienzulassung für eine Fahrzeugvariante ein. Die Festsetzung der Gebühr nach dem jeweiligen Zeitaufwand soll sicherstellen, dass alle Zulassungen kostendeckend bewältigt werden können. Dieser Festsetzungsmodus wird in der Anlage 1 bereits für die Erteilung von Zulassungen verwendet und hat sich in der Praxis bewährt. Eine Festgebühr ist ungeeignet, da sich aus der Erfahrung der Amtshandlung gezeigt hat, dass sich ein verlässlicher Durchschnittswert nicht beziffern lässt. Dies kann auch für die neuen Zulassungsarten erwartet werden. Ebenso ist eine Rahmengebühr für die vorliegenden Aufgaben nicht geeignet, da die Erfahrung aus der Praxis gezeigt haben, dass eine Obergrenze in den konkreten Fällen nicht festgelegt werden kann: Zum einen erschwert die Vielzahl der zuzulassenden Fahrzeugarten die Festlegung einer einheitlichen Obergrenze, da der Aufwand in den einzelnen Zulassungsprozessen zu unterschiedlich ist. Zum anderen sind nicht von der Behörde zu verantwortende Faktoren wie insbesondere die Qualität der Antragsunterlagen derart verschiedenartig, dass damit ein stark differierender, nicht im Vorhinein festlegbarer Bearbeitungsaufwand einhergeht.

Die Gebührenposition für die Erteilung einer Bauartzulassung wird aufgehoben.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 2151: Entwurf für eine Siebte Verordnung zur Änderung
eisenbahnrechtlicher Vorschriften (BMVBS)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der oben genannten Verordnung geprüft.

| <u>Zusammenfassung</u> | |
|---|---|
| Bürgerinnen und Bürger | Kein Erfüllungsaufwand |
| Wirtschaft | Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand Aufgrund der geschaffenen Möglichkeit der Serienzulassung und der darauf basierenden Zulassung von Fahrzeugvarianten ist darüber hinaus mit Einsparungen bei den Entwicklungs- und Investitionskosten zu rechnen. |
| Verwaltung | |
| Entlastung durch Wegfall einer Informationspflicht: Pro Fall: | Rd. – 450.000 pro Jahr -rd. 100 Euro |
| Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben. | |

Im Einzelnen:

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf werden für die Wirtschaft fünf Informationspflichten modifiziert. Es entsteht jedoch kein Mehraufwand, da bereits

ähnliche Vorgaben bestehen. Durch die geschaffene Möglichkeit der Serienzulassung und der darauf basierenden Zulassung von Fahrzeugvarianten ist darüber hinaus mit Einsparungen bei den Entwicklungs- und Investitionskosten zu rechnen.

Für die Verwaltung werden zwei Informationspflichten geändert, wodurch nach Auskunft des Ressorts und dem zuständigen Eisenbahn-Bundesamtes nicht mit Mehrkosten zu rechnen ist, da bereits nach derzeitiger Regelung ähnliche Vorgaben bestehen. Weiterhin wird die Verwaltung aufgrund des Wegfalls des Erfordernisses einer Inbetriebnahmegenehmigung für die einzelnen Fahrzeuge einer bereits zugelassenen Fahrzeugserie (Übereinstimmungsfeststellung) um rd. 450.000 Euro pro Jahr entlastet.

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

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin