

29.12.14

Vk - In - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**A. Problem und Ziel**

Seit dem Beginn der Liberalisierung des Eisenbahnwesens in der Europäischen Union zu Beginn der 1990er Jahre und der Bahnreform im Jahre 1994 hat sich der Eisenbahnsektor stark verändert. Früher war das Eisenbahnwesen national und durch staatliche Unternehmen geprägt. Im Zuge des europäischen Integrationsprozesses bieten nunmehr eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen grenzüberschreitend Verkehrsleistungen an. Da die gesetzlichen Rahmenbedingungen mit dieser Entwicklung nicht immer haben Schritt halten können, ist es in der Vergangenheit bei der Zulassung von Teilsystemen im Eisenbahnwesen – insbesondere bei Fahrzeugen – zu Verzögerungen gekommen. Daher ist es mit Blick auf den Wirtschaftsstandort Deutschland erforderlich, das Zulassungsverfahren im Einklang mit den EU-rechtlichen Vorgaben zu beschleunigen.

In Zukunft sollen unabhängige private Stellen in das Zulassungsverfahren eingebunden werden, deren Kompetenz vorab behördlich festgestellt wurde. Deren Aufgabe wird es sein, Prüfaufgaben zu übernehmen, die bisher vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen worden sind. Weiteres Ziel der Einbindung der unabhängigen privaten Stellen ist neben der Möglichkeit, den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen stärker Rechnung zu tragen, auch die Schaffung eines Wettbewerbs zwischen diesen Stellen, vor allem im Hinblick auf entsprechendes Fach-Know-how. Das EBA bleibt zuständig für die abschließende Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung. Darüber hinaus soll dem EBA zukünftig als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung dieser privaten Stellen obliegen.

Fristablauf: 09.02.15

Auch wenn die mit der Neustrukturierung verbundenen Anerkennungs- und Überwachungsprozesse zunächst mit finanziellen Aufwendungen für die Bahnindustrie verbunden sein werden, werden durch die Neugestaltung des gesamten Zulassungsverfahrens mittel- bis langfristig erhebliche Beschleunigungs- und Synergieeffekte und damit insgesamt eine Kostensenkung erwartet. Zugleich wird mit einer Evaluierung überprüft, inwieweit es zu der Beschleunigung des Verfahrens gekommen ist und ob weiterer Änderungsbedarf besteht.

Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, für die Instandhaltung zuständige Stellen von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, durch Entscheidung des EBAes vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) auszunehmen.

Es gibt Hinweise darauf, dass im Bereich der Werkstätten ein funktionierender Markt besteht. Dann kann die Eisenbahnregulierung eingeschränkt werden, indem auf eine Kontrolle der Entgelte verzichtet wird.

B. Lösung

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die auf Gesetzesebene erforderlichen rechtlichen Grundlagen geschaffen, privaten Stellen wesentliche Prüfaufgaben zu übertragen, die im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen durchzuführen sind. Dies betrifft sowohl die Teilsysteme der Fahrzeuge als auch diejenigen der Infrastruktur (Leit- und Sicherungstechnik, Anlagen der Energieversorgung sowie Ingenieur-, Ober- und Hochbauanlagen).

Entsprechend den EU-rechtlichen Vorgaben handelt es sich bei den privaten Stellen um die benannten Stellen („Notified Bodies“), die benannten beauftragten Stellen („Designated Bodies“) und Bewertungsstellen („Assessment Bodies“). Lediglich die benannten Stellen existieren bereits im Eisenbahnrecht. Deren Aufgaben werden derzeit noch alleine durch die benannte Stelle des Bundes, Eisenbahn-Cert (EBC), wahrgenommen, die auch weiterhin tätig sein soll. Zusätzlich zu der Neuregelung der benannten Stellen sowie der Bewertungsstellen soll eine Rechtsgrundlage für das Tätigwerden der Prüfsachverständigen geschaffen werden.

Weiterhin werden die Rechtsgrundlagen dafür geschaffen, die für die Instandhaltung zuständige Stelle der Bundeswehr durch Entscheidung des EBAes

vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 AEG auszunehmen.

Für den Bereich der Werkstätten soll zunächst im Wege eines zeitlich befristeten Probelaufs eine Befreiung von der Entgeltregulierung in Bezug auf § 14 Absatz 5 erfolgen. Ein jährlicher Bericht durch die Bundesnetzagentur soll erstellt werden, um die Auswirkungen auf den Markt festzustellen. Die Regelung ist auf vier Jahre befristet, um dem Gesetzgeber Gelegenheit zur Prüfung und Neuregelung zu geben.

Die genannten Rechtsänderungen betreffen das AEG und das Bundes-eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) und folgen im Wesentlichen europarechtlichen Vorgaben. Die darüber hinaus erforderlichen Änderungen auf Verordnungsebene werden nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgen.

C. Alternativen

Es gibt keine Alternativen, die Verzögerungen zu beseitigen. Im Rahmen des bisherigen Verfahrens der Prüfung der Zulassungen von Teilsystemen im Eisenbahnwesen hat das EBA sämtliche denkbaren Maßnahmen umgesetzt, die zu einer Beschleunigung des Verfahrens beim EBA führen konnten. Sie führten aber insgesamt zu keiner signifikanten Beschleunigung des Zulassungsverfahrens. Aus diesem Grund erwartet man eine nachhaltige Beschleunigung des Zulassungsverfahrens – insbesondere im Fahrzeugsektor – durch eine Übertragung von Prüfaufgaben auf private Stellen. Dies bedingt Änderungen im AEG und im BEVVG. Auch die mögliche Befreiung der Bundeswehr vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung ist nur durch die Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage umsetzbar.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Ein etwaiger Bedarf an Sach- und Personalmitteln beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und beim EBA (EBA) soll finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 12 ausgeglichen werden. Ein etwaiger Bedarf an Sach- und Personalmitteln bei der Bundesnetzagentur soll finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 09 ausgeglichen werden.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

E.1 Für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand beläuft sich auf ca. 3 782 000 Euro pro Jahr.

E.3 Für die Verwaltung

Der Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 1 904 936 Euro pro Jahr (Erfüllungsaufwand beim EBA).

Der beim Bund neu entstehende Erfüllungsaufwand wird durch Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung gedeckt. Die durch die Bundesnetzagentur anzufertigenden jährlichen Berichte auf Grundlage der Marktuntersuchung zum Markt der Wartungseinrichtungen verursachen für die Dauer der Befristung einen jährlichen Mehraufwand von 36 992 Euro.

Auf Länderebene (inkl. Kommunen) 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.

Bundesrat

Drucksache 646/14

29.12.14

Vk - In - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 29. Dezember 2014

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 09.02.15

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

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 Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 7 Satz 1, § 27 und § 38 Absatz 2 Satz 3 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.
2. Nach § 4a wird folgender § 4b eingefügt:

„§ 4b Prüfsachverständige

(1) Prüfsachverständige prüfen im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller oder der Sicherheitsbehörde

1. die Einhaltung der nationalen technischen Vorschriften, die nicht nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/38/EU vom 10. März 2014 (ABl. L 70 vom 11.03.2014, S. 20) geändert worden ist, notifiziert worden sind, oder
2. den Nachweis einer zulässigen Abweichung von in Nummer 1 bezeichneten technischen Vorschriften im Bereich
 - a) der Erstellung von baulichen Anlagen, Signalanlagen, Telekommunikationsanlagen und elektrotechnischen Anlagen sowie
 - b) der Verwendung von Bauprodukten, Bauarten, Komponenten, Systemen und Verfahren.

Prüfsachverständige werden anerkannt, sofern sie die erforderliche Fachkompetenz besitzen, zuverlässig und vom Auftraggeber unabhängig sind. Ihre Tätigkeit wird überwacht. Das Nähere zu Anerkennung und Überwachung regelt eine Rechtsverordnung im Sinne des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1f.

(2) Prüfsachverständige nach Absatz 1 werden im Falle eines Auftrages der Sicherheitsbehörde als deren Verwaltungshelfer tätig.“

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1d wird wie folgt gefasst:

„(1d) Dem Bund obliegt

1. die Anerkennung und Überwachung der

- a) benannten Stellen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe j in Verbindung mit Artikel 18 und Artikel 28 der Richtlinie 2008/57/EG,
- b) benannten beauftragten Stellen im Sinne des Artikels 17 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie 2008/57/EG und

2. die Aufgabe der Anerkennungsstelle von Bewertungsstellen im Sinne des Artikels 7 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30.04.2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, Seite 8).

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr. Anerkennungen nach Satz 1 erteilt die Sicherheitsbehörde auf Antrag. Unbeschadet des Satzes 1 Nummer 1 Buchstabe a obliegt dem Bund die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem interoperablen Eisenbahnsystem einzurichten ist. Hierzu wird bei der für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Bundesbehörde eine benannte Stelle eingerichtet.“

b) In Absatz 1f Satz 2, Absatz 1g, Absatz 2 Satz 6, Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 Satz 1 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

c) Nach Absatz 1g wird folgender Absatz 1h eingefügt:

„(1h) Dem Bund obliegt die Anerkennung und Überwachung von Prüfsachverständigen im Sinne von § 4b.“

d) Der bisherige Absatz 1h wird Absatz 1i.

4. Nach § 7g Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Sicherheitsbehörde befreit auf Antrag die für die Instandhaltung von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, zuständigen Stellen für bis zu fünf Jahre vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach Absatz 1 Satz 1. Mit der Befreiung sind Ausnahmen zur Registrierung dieser Fahrzeuge zu treffen, soweit es die Bestimmung und Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen betrifft. § 4a bleibt mit Ausnahme seines Absatzes 3 unberührt.“

5. In § 14 werden die Absätze 7 bis 9 durch folgende Absätze 7 bis 11 ersetzt:

„(7) Die Entgeltvorschriften des Absatz 5 finden für Wartungseinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 7 keine Anwendung.

(8) Die Regulierungsbehörde legt unter Berücksichtigung der Grundsätze des Wettbewerbsrechts die sachlich und räumlich relevanten Märkte für Wartungseinrichtungen fest und prüft, ob sich auf den festgelegten Märkten Verhältnisse entwickelt haben, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Von einem wirksamen Wettbewerb ist nicht auszugehen, wenn auf dem festgelegten Markt ein Unternehmen über eine marktbeherrschende Stellung im Sinne des § 18 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen verfügt. Die Regulierungsbehörde trifft die Entscheidungen nach den Sätzen 1 und 2 im Einvernehmen mit dem Bundeskartellamt. § 14b Absatz 2 bleibt unberührt. Die Festlegungen nach den Sätzen 1 und 2 sind im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(9) Zur Vorbereitung der Festlegungen nach Absatz 8 veröffentlicht die Regulierungsbehörde im Bundesanzeiger einen Entwurf mit vorläufigen Ergebnissen. Eine nachrichtliche Veröffentlichung kann auf der Internetseite der Regulierungsbehörde erfolgen. Jeder, der ein wirtschaftliches Interesse hinsichtlich des Marktzuganges hat, erhält Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu den vorläufigen Ergebnissen Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen werden unter Angabe des Namens und der Anschrift der einreichenden Person auf der Internetseite der

Regulierungsbehörde veröffentlicht. Auf der Grundlage des Entwurfes und der Stellungnahmen nach Satz 4 trifft die Regulierungsbehörde die Festlegungen nach Absatz 8.

(10) Die Regulierungsbehörde erstellt zum ... [31. Dezember] eines jeden Jahres einen Bericht für die Bundesregierung zur Frage, ob auf dem Markt für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem wirksamen und unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen. Der erste Bericht ist zum [31. Dezember] 2015 zu erstellen.

(11) Die Absätze 7 bis 10 sind ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden.“

6. § 25b wird aufgehoben.

7. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

bb) In Nummer 1d werden die Wörter „Übertragung der Aufgaben“ durch die Wörter „Anerkennung und Überwachung“ ersetzt.

cc) Nach Nummer 1d werden folgende Nummern 1e und 1f eingefügt:

„1e. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der benannten beauftragten Stellen sowie über ihre Tätigkeit;

1f. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen sowie ihre Tätigkeit;“.

b) In den Absätzen 2 und 4 werden jeweils im einleitenden Satzteil die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

c) In Absatz 3 werden ersetzt:

aa) in Satz 1

aaa) die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ sowie

bbb) die Wörter „Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“,

bb) in Satz 2

aaa) die Wörter „der Justiz“ durch die Wörter „der Justiz und für Verbraucherschutz“ sowie

bbb) die Wörter „für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „für Ernährung und Landwirtschaft“, und

cc) in Satz 6 die Wörter „für Wirtschaft und Technologie“ durch die Wörter „für Wirtschaft und Energie“.

d) In Absatz 8 Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ und die Wörter „Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“ ersetzt.

8. In § 30 wird im einleitenden Satzteil das Wort „Verkehr“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 124 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 1a, § 2 Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 3 Satz 2, § 4 Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 3 sowie § 5 Absatz 1 und 4 werden jeweils die

Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

2. In § 4 Absatz 4 Satz 3 und Absatz 5 Satz 2 werden jeweils
 - a) die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ und
 - b) die Wörter „für Wirtschaft und Technologie“ durch die Wörter „für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
3. In § 3 Absatz 1a wird die Angabe „§ 5 Absatz 1e Satz 2“ durch die Angabe „§ 5 Absatz 1d Satz 2 und Absatz 1e Satz 2“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Seit dem Beginn der Liberalisierung des Eisenbahnwesens in der Europäischen Union zu Beginn der 1990er Jahre und der Bahnreform in Deutschland im Jahre 1994 hat sich der Eisenbahnsektor stark verändert. Früher war das Eisenbahnwesen national und durch staatliche Unternehmen geprägt. Im Zuge des europäischen Integrationsprozesses bieten nunmehr eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen grenzüberschreitend Verkehrsleistungen an. Da die gesetzlichen Rahmenbedingungen mit dieser Entwicklung nicht immer haben Schritt halten können, ist es in der Vergangenheit bei der Zulassung von Teilsystemen im Eisenbahnwesen – insbesondere bei Fahrzeugen – zu Verzögerungen gekommen. Daher ist es mit Blick auf den Wirtschaftsstandort Deutschland erforderlich, das Zulassungsverfahren im Einklang mit den EU-rechtlichen Vorgaben zu beschleunigen.

In Zukunft sollen unabhängige private Stellen in das Zulassungsverfahren eingebunden werden. Deren Aufgabe wird es sein, Prüfaufgaben zu übernehmen, die bisher vom EBA wahrgenommen worden sind. So wird das Zulassungsverfahren insgesamt beschleunigt. Das EBA bleibt zuständig für die abschließende Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung. Weiteres Ziel der Einbindung der unabhängigen privaten Stellen ist neben der Möglichkeit, den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen stärker Rechnung zu tragen, auch die Erhöhung des Wettbewerbs zwischen diesen Stellen, vor allem im Hinblick auf entsprechendes Fach-Know-how. Als neue Aufgabe für das EBA kommt die Anerkennung und Überwachung dieser privaten Stellen hinzu. Durch die Neugestaltung des Arbeitsprozesses im gesamten Zulassungsverfahren werden erhebliche Beschleunigungs- und Synergieeffekte erwartet.

Diese privaten Stellen – die benannten Stellen, die benannten beauftragten Stellen, die Bewertungsstellen sowie die Prüfsachverständigen – existieren nur teilweise im nationalen Eisenbahnrecht. Daher ist es erforderlich, im AEG und im BEVVG ergänzende Regeln über die Zuständigkeit für die Anerkennung und Überwachung dieser Stellen sowie Verordnungsermächtigungen für die Regelung von deren Aufgaben und Anforderungen zu schaffen. Die Anerkennung und Überwachung der benannten Stellen, der benannten beauftragten Stellen, der Bewertungsstellen sowie der Prüfsachverständigen soll dem EBA

obliegen. Zuständig bleibt es darüber hinaus für die abschließende Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung.

Das Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung ist größtenteils auf Verordnungsebene geregelt (in der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung). Die dort erforderlichen Änderungen können erst nach Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes vorgenommen werden, da die bestehenden Verordnungsermächtigungen im AEG nicht ausreichen.

Darüber hinaus sind die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 445/2011/EU nicht eins zu eins auf die Bundeswehr als staatliche Einrichtung übertragbar. Die Vorgaben der EU-Verordnung, insbesondere die Anforderungen, die an die Instandhaltungsstelle gestellt werden, sind mehr auf privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen ausgerichtet als auf staatliche Einrichtungen. Daher soll die Möglichkeit geschaffen werden, für die Instandhaltung zuständige Stellen von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, durch Entscheidung des EBAes vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 AEG auszunehmen.

Es gibt einheitliche Hinweise darauf, dass im Bereich der Werkstätten ein funktionierender Markt besteht. Dann kann die Eisenbahnregulierung eingeschränkt werden, indem auf eine Kontrolle der Entgelte verzichtet wird. Daher soll, zunächst im Wege eines zeitlich befristeten Versuchs, eine Befreiung von der Entgeltregulierung in Bezug auf § 14 Absatz 5 erfolgen. Ein jährlicher Bericht durch die Bundesnetzagentur soll erstellt werden, um die Auswirkungen auf den Markt festzustellen. Die Regelung ist auf vier Jahre befristet, um dem Gesetzgeber Gelegenheit zur Prüfung und Neuregelung zu geben.

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

Ein etwaiger Bedarf an Sach- und Personalmitteln beim BMVI und beim EBA soll finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 12 ausgeglichen werden. Ein

etwaiger Bedarf an Sach- und Personalmitteln bei der Bundesnetzagentur soll finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 09 ausgeglichen werden.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

1. Für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

2. Für die Wirtschaft

Das Gesetz enthält 4 geänderte Informationspflichten für die Wirtschaft. 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).

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§§ 4b Absatz 1 Satz 2 und 5 Absatz 1h AEG	Anerkennung als Prüfsachverständiger	250	-	-

Erläuterung:

Durch die Informationspflicht entsteht kein Mehraufwand für die Wirtschaft, da ein Verfahren zur Anerkennung und Überwachung von Prüfsachverständigen bereits existiert. Die Anforderung, dass ein Prüfsachverständiger über eine Haftpflichtversicherung verfügen muss, verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand, da davon auszugehen ist, dass ein Prüfsachverständiger über eine solche Versicherung bereits verfügt.

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a AEG	Anerkennung als benannte Stelle	6	104 040	624 240
<p><u>Erläuterung:</u> Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBAs. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 1.700 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Die Details des Anerkennungsverfahrens werden in einer Rechtsverordnung geregelt.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a AEG	Unternehmensseitiger Aufwand für die Überwachung als benannte Stelle	6	18 360	110 160
<p><u>Erläuterung:</u> Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBAs. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 300 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Die Details des Anerkennungsverfahrens werden in einer Rechtsverordnung geregelt.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b AEG	Anerkennung als benannte beauftragte Stelle	8	67 320	538 560
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBAs. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 1100 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Die Details des Anerkennungsverfahrens werden in einer Rechtsverordnung geregelt.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b AEG	Unternehmensseitiger Aufwand für die Überwachung als benannte beauftragte Stelle	8	15 300	122 400
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBAs. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 250 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Die Details des Anerkennungsverfahrens werden in einer Rechtsverordnung geregelt.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 2 AEG	Anerkennung als Bewertungsstelle	30	67 320	2 019 600
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBAes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 1100 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Die Details des Anerkennungsverfahrens werden in einer Rechtsverordnung geregelt.</p>				

Vorschrift	Vorgabe/ Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
		n	pro Fall	jährlich
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 2 AEG	Unternehmensseitiger Aufwand für die Überwachung als Bewertungsstelle	30	12 240	367 200
<p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des EBAes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 200 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch). Die Details des Anerkennungsverfahrens werden in einer Rechtsverordnung geregelt.</p>				

Bislang lässt sich der Erfüllungsaufwand für die Tätigkeit der Prüfsachverständigen nicht abschätzen, da sich deren Tätigkeit und Arbeitsschritte noch maßgeblich entsprechend der aus der sich durch die Gesetzesänderung resultierenden zukünftigen Umsetzungspraxis entwickeln und dementsprechend zwischen allen Beteiligten etablieren muss. Die Bezifferung des Erfüllungsaufwandes für die Tätigkeit des Prüfsachverständigen erfolgt nachträglich, spätestens jedoch im Rahmen der Evaluierung.

Die Kosten für die Wirtschaft auf Grund von Gebühren für den beim Bund entstehenden Erfüllungsaufwand werden in der novellierten Bundeseisenbahngbührenverordnung beziffert.

3. Für die Verwaltung

Das Gesetz bewirkt für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen, benannten beauftragten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen 5 geänderte Vorgaben für die Verwaltung. Die Kostenabschätzung beruht auf folgenden im Anhang VII zum Leitfaden „Erfüllungsaufwand zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“, Oktober 2012. Von der Nutzung der detaillierten Personalkostensätze des Bundesministeriums der Finanzen (Personalkostensätze 2013 Beamtinnen/Beamte (Nachgeordnete Bundesbehörden), gemäß BMF-Schreiben vom 14. Mai 2014 GZ II A 3 - H 1012-10/07/0001:009; DOK 2014/0186065) wurde kein Gebrauch gemacht, da nicht bekannt ist, welche Besoldungsgruppen oder Tarifstufen die einzelnen Mitarbeiter angehören. Aus diesem Grund wurde auf die Lohnkostentabelle für die Verwaltung mit den Standardlohnsätzen je Stunde aus dem o.g. Leitfaden zurückgegriffen.

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 1 904 936 Euro pro Jahr (Erfüllungsaufwand beim EBA).

Durch das Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden dem EBA neue Aufgaben und Befugnisse übertragen. Ein etwaiger Bedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 12 ausgeglichen werden. Ein etwaiger Bedarf an Sach- und Personalmitteln bei der Bundesnetzagentur soll finanziell und stellenmäßig innerhalb des Einzelplans 09 ausgeglichen werden.

Der beim Bund neu entstehende Erfüllungsaufwand wird durch Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Bundeseisenbahngbührenverordnung gedeckt.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Personal-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§§ 4b Absatz 1 Satz 2 und 5 Absatz 1h AEG	Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen	250	1 180 500	4 722	-	-

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung oder Verlängerung der Anerkennung sowie die Maßnahmen der Überwachung. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 5 Personen mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 24 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Personal-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a AEG	Anerkennung und Überwachung der benannten Stellen	6	289 222	48 203	-	-

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Anerkennung oder Verlängerung sowie die Maßnahmen der Überwachung. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 5 Personen mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 245 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Personal-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b AEG	Anerkennung und Überwachung der benannten beauftragten Stellen	8	44 072	5 509	-	-

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Anerkennung oder Verlängerung sowie die Maßnahmen der Überwachung. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 4 Personen mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 35 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Personal-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 2 AEG	Anerkennung und Überwachung der Bewertungsstellen	30	354 150	11 805	-	-

Erläuterung:

Ein Fall beinhaltet das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Anerkennung oder Verlängerung sowie die Maßnahmen der Überwachung. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 6 Personen mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 50 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Personal-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 7g Absatz 2a AEG	Möglichkeit der Befreiung von Haltern von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät genutzt werden, vom ECM-Erfordernis	1	-	-	-	-

Erläuterung:

Die Einsparungen sind zu vernachlässigen. Die Befreiung der Bundeswehr vom ECM-Erfordernis ist für das EBA ähnlich aufwändig wie eine Zertifizierung, da die Bewertung der alternativen Maßnahmen vorgenommen werden muss. Für die Bundeswehr bedeutet eine mögliche Befreiung vom ECM-Erfordernis eine finanzielle Erleichterung sowie einen geringeren Verwaltungsaufwand, da der Zertifizierungsprozess und die dadurch entstehenden Gebühren wegfallen.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personal-aufwand in Euro	Personal-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro	Sach-aufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 15 Abs. 7 bis 11 AEG	Jährliche Durchführung der Marktanalyse und Bericht der Bundesnetzagentur	0,2	36 992		-	-

Erläuterung:

Die Bundesnetzagentur muss eine Marktanalyse durchführen, um aufzuzeigen, ob und inwieweit funktionierende Märkte bestehen. Im darauf folgenden Bericht wird sie im Ergebnis eine Entscheidung vorschlagen, ob und inwieweit Betreiber von Wartungseinrichtungen von Verpflichtungen aufgrund der Regulierungsvorschriften des AEG befreit werden können.

An dem jährlich durchzuführenden Bericht und der vorausgehenden Marktuntersuchung werden voraussichtlich 2 Personen je 2 Monate arbeiten. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den höheren Dienst durchgeführt. Der durchschnittliche Lohnsatz von 57,80 €/h wird angesetzt.

Hierfür entsteht ein Aufwand von
 $2 \times 160 \text{ h/Monate} \times 2 \text{ Monate} \times 57,80 \text{ €/h} = 36\,992 \text{ €}$

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 640 Arbeitsstunden an.

Die Marktuntersuchung wird innerhalb des Zeitraums der Geltung der befristeten Regelung jährlich durchgeführt werden. Es entsteht ein Aufwand in Höhe von 36 992 €/Jahr.

Faktisch wird die Erstellung der Marktuntersuchung und des Berichts im ersten Jahr deutlich aufwendiger ausfallen als die Folgeberichte, die sich in vielem an den Vorjahresberichten orientieren oder auf diesen verweisen können. Da es sich um eine auf vier Jahre befristete Regelung handelt, wurde ein Mittelwert angenommen.

b) Erfüllungsaufwand für die Länder

Auf Länderebene entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Weitere Kosten

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

Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

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

Auswirkungen von gleichstellungsrelevanter Bedeutung

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

Evaluierung

Das EBA berichtet dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes über dessen finanzielle Auswirkungen sowie inwieweit es durch die Einbindung unabhängiger privater Stellen in das Zulassungsverfahren von Teilsystemen im Eisenbahnwesen zu einer Beschleunigung des Verfahrens gekommen ist. Zudem berichtet das EBA über eventuelle praktische Probleme bei der Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen privaten Stellen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem EBA und wie dieses Verfahren von allen Beteiligten aus deren Sicht akzeptiert ist. Untersucht wird der Erfüllungsaufwand für die Tätigkeit der Prüfsachverständigen.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 7, § 27 und § 38 Absatz 2)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Verkehrsressorts.

Zu Nummer 2 (§ 4b)

Der Einsatz von sogenannten Prüfsachverständigen ist heute schon gängige Praxis und wird durch den neu eingefügten § 4b im AEG abgebildet. Prüfsachverständige prüfen die Einhaltung von nationalen technischen Vorschriften und unterstützen damit insbesondere die Durchführung von Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für strukturelle Teilsysteme durch ihr Fachwissen. Das EBA macht die technischen Vorschriften, nach denen die Prüfsachverständigen prüfen müssen, öffentlich bekannt. In Betracht kommt insbesondere eine Veröffentlichung im Internet. Die Veröffentlichungen werden regelmäßig aktualisiert. Durch die Veröffentlichung kommt dem EBA keine rechtsetzende Funktion zu. Die Erarbeitung der einschlägigen technischen Normen und Regelwerke erfolgt weiterhin z. B. durch die zuständigen Normungsgremien und/oder durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Hersteller von Bauprodukten, Bauarten, Komponenten und Systemen. Mit der Aufnahme dieser Regelwerke in die vom EBA veröffentlichten Listen informiert das EBA über die wesentliche Prüfgrundlage der Prüfsachverständigen.

Nach **Absatz 1 Satz 1** können Prüfsachverständige sowohl im Auftrag der Antragsteller (Eisenbahnen, Hersteller) als auch im Auftrag des EBAes tätig werden. Das Prüfprogramm der Prüfsachverständigen umfasst die nationalen technischen Vorschriften (**Nummer 1**) oder den Nachweis einer zulässigen Abweichung hiervon (**Nummer 2**). Dabei handelt es sich um die Regelungen, die nicht bereits durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) harmonisiert wurden bzw. die nicht gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft an die Europäische Kommission zu notifizieren sind. Das Tätigkeitsfeld der Prüfsachverständigen ist beschränkt auf den Bereich der baulichen Anlagen sowie der Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen und den Bereich von Bauprodukten, Bauarten, Komponenten, Systemen und Verfahren. Damit sind die

Fahrzeuge – bis auf den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (ZZS) – ausgenommen. Da die fahrzeugseitig betroffenen Teilsysteme mit Ausnahme des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (ZZS) vollständig durch TSIs erfasst sind, sind dort sämtliche nationalen technischen Vorschriften nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG notifiziert.

Sätze 2 und 3 legen fest, dass Prüfsachverständige behördlich anerkannt und überwacht werden. Die Mindestkriterien, die für eine Anerkennung erfüllt werden müssen, werden ebenfalls aufgezählt: Prüfsachverständige müssen über die erforderliche Fachkompetenz verfügen und zuverlässig und unabhängig vom Auftraggeber sein. Weiter ausgestaltet werden diese Kriterien in einer Rechtsverordnung (siehe Satz 3).

Satz 4 verweist auf die Verordnungsermächtigung in § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1f. Anforderungen an die Tätigkeit der Prüfsachverständigen sowie der Ablauf des Anerkennungsverfahrens sollen in einer Rechtsverordnung näher geregelt werden.

Absatz 2 stellt klar, dass die Prüfsachverständigen als Verwaltungshelfer tätig werden, sofern sie von der Sicherheitsbehörde beauftragt werden. Sie üben damit anders als Beliehene keine hoheitliche Gewalt aus, sondern arbeiten der Sicherheitsbehörde lediglich im Hinblick auf deren Entscheidung über die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung zu.

Zu Nummer 3 (§ 5)

Zu Buchstabe a (Absatz 1d)

Die 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) enthält Vorschriften zum Genehmigungsprozess von strukturellen Teilsystemen (z. B. Fahrzeuge) im Eisenbahnsystem. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vom 30. April 2013 (ABl. L 121 vom 3. Mai 2013, S. 8) beschreibt die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken. Teil der Vorgaben dieser europäischen Regelwerke ist, dass bei Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung Stellen eingebunden werden. Dabei handelt es sich um die folgenden Stellen:

Benannte Stellen (auch bekannt unter der englischen Bezeichnung Notified Bodies, abgekürzt NoBos)

Die benannten Stellen haben nach Artikel 2 Buchstabe j der Richtlinie 2008/57/EG unter anderem die Aufgabe, das sogenannte EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen. Im Rahmen des EG-Prüfverfahrens überprüfen die benannten Stellen, ob ein Teilsystem den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht. TSIs enthalten die für jedes Teilsystem EU-weit gültigen Standards (grundlegende Anforderungen). Bei erfolgreichem Ausgang des EG-Prüfverfahrens erstellt die benannte Stelle eine EG-Prüfbescheinigung.

Benannte beauftragte Stellen (auch bekannt unter der englischen Bezeichnung Designated Bodies, abgekürzt DeBos)

Nicht in jedem Fall werden die grundlegenden Anforderungen an Teilsysteme vollständig durch TSIs vorgegeben. Teilweise ist der Rückgriff auf nationale Vorschriften erforderlich. Hier ist zu unterscheiden: Zum einen kommt nationales Regelwerk in Bereichen zur Anwendung, die zwar von TSIs abgedeckt, inhaltlich aber ausdrücklich offen gelassen (offene Punkte) oder nationalen Sonderregelungen vorbehalten (Sonderfälle) werden. Zum anderen muss nationales Regelwerk immer dann herangezogen werden, wenn keine entsprechende TSI existiert. Die benannten beauftragten Stellen prüfen die offenen Punkte und Sonderfälle der TSIs. Diese Vorschriften werden – in Abgrenzung zum oben beschriebenen Prüfprogramm der Prüfsachverständigen – nach Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2008/57/EG an die Kommission notifiziert. Bei positivem Prüfergebnis stellen die benannten beauftragten Stellen – analog zum EG-Prüfverfahren – eine Prüfbescheinigung aus.

Bewertungsstellen (auch bekannt unter der englischen Bezeichnung Assessment Bodies, abgekürzt AssBos)

Die Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 legt fest, dass bei der Vornahme von signifikanten Änderungen im Eisenbahnsystem – oder wenn dies durch eine TSI vorgegeben ist – die Anwendung des durchzuführenden Risikomanagementverfahrens und dessen Ergebnisse einer Bewertung zu unterziehen sind. Diese Betrachtung wird durch die Bewertungsstellen durchgeführt. Die Bewertungsstellen fassen das Ergebnis in einem Sicherheitsbewertungsbericht zusammen.

Satz 1 in seiner derzeitigen Fassung regelt die Zuständigkeiten bezüglich der Aufgabenwahrnehmung der benannten Stellen und – in Verbindung mit § 25b in seiner jetzigen Fassung – die (teilweise) Übertragungsmöglichkeit auf Private. Ungeregt sind bisher Zuständigkeiten bezüglich der benannten beauftragten Stellen und der Bewertungsstellen. Durch die Neufassung von Satz 1 erfolgt ein Paradigmenwechsel: Regelfall ist nicht die Wahrnehmung der Aufgaben der benannten Stelle, der benannten beauftragten Stelle und der Bewertungsstelle durch den Bund, sondern durch Private. Der Bund ist zukünftig für die Anerkennung und die Überwachung der genannten Stellen zuständig.

Die wesentliche Anforderung an eine private Stelle, welche eine der oben genannten Funktionen übernehmen soll, ist die erforderliche Fachkompetenz. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch ohne vertiefte inhaltliche Prüfung der einschlägigen Anforderungen durch das EBA das derzeitige Sicherheitsniveau in Deutschland aufrechterhalten wird. Nach **Satz 2** ist die für die Eisenbahnaufsicht zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde für die Anerkennung und Überwachung der benannten Stelle, der benannten beauftragten Stelle und der Bewertungsstelle zuständig. Dabei handelt es sich nach § 3 Absatz 1a des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes um das EBA. Das EBA verfügt über die notwendige umfassende Kenntnis des Systems Eisenbahn in Deutschland. Es ist daher am ehesten in der Lage, festzustellen, ob die zwingend erforderliche Fachkompetenz der privaten Stellen vorliegt. Daneben verfügt das EBA über Erfahrung im Bereich Anerkennung und Überwachung, da es unter anderem die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (§ 7g AEG) anerkennt und überwacht. Auch unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung, die als unmittelbare bundeseigene Verwaltung zu führen ist, ist eine Zuständigkeit des EBAes als Teil der unmittelbaren

Bundesverwaltung geboten. Nur so kann die notwendige Verknüpfung zwischen den Erkenntnissen des EBAes aus der Eisenbahnaufsicht und der Anerkennung und Überwachung von privaten Stellen für die Prüfung sicherheitsrelevanter Anforderungen schnittstellenfrei realisiert werden. Dies ist insbesondere in der Phase des Übergangs der technischen Prüfungen vom EBA auf private Stellen unabdingbar.

Der Ablauf des Anerkennungsverfahrens für die benannten Stellen und die benannten beauftragten Stellen wird im Wege der Rechtsverordnung (siehe Nummer 7) näher geregelt. In der Rechtsverordnung soll auch geregelt werden, dass die erforderliche Fachkompetenz einer benannten Stelle oder einer benannten beauftragten Stelle durch eine Akkreditierung der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) nachgewiesen werden kann. Eine weitere Ausgestaltung erfolgt durch Verwaltungsvorschriften. Letzteres gilt auch für das Anerkennungsverfahren für die Bewertungsstellen (einschließlich der Berücksichtigung von Akkreditierungen von Bewertungsstellen durch die DAkkS).

Nach **Satz 3** erteilt die Sicherheitsbehörde Anerkennungen als benannte Stelle, benannte beauftragte Stelle und Bewertungsstelle auf Antrag.

Die **Sätze 4 und 5** entsprechen im Wesentlichen den bisherigen Sätzen 1 und 2. Hiernach obliegt dem Bund die Wahrnehmung der Aufgabe einer (statt bisher der) benannten Stelle, welche bei der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörde einzurichten ist. Die Aufgaben der benannten Stelle in Deutschland wurden bislang alleine von Eisenbahn-Cert (EBC) wahrgenommen, das auch weiterhin tätig sein wird.

Zu Buchstabe b (Absatz 1f, Absatz 1g, Absatz 2, Absatz 5, Absatz 6)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Buchstabe c (Absatz 1h)

Diese neu eingefügte Vorschrift legt fest, dass die Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen in die Zuständigkeit des Bundes fällt.

Zu Buchstabe d (Absatz 1i)

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 4 (§ 7g Absatz 2a)

Der neu eingefügte § 7g Absatz 2a erlaubt der Sicherheitsbehörde, für die Instandhaltung zuständige Stellen von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung zu befreien (**Satz 1**). Die Vorschrift setzt Artikel 14a Absatz 8 Satz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft um. Begünstigte der Vorschrift ist die Bundeswehr. Um als Instandhaltungsstelle für Güterwagen im Sinne des § 7g Absatz 1 Satz 1 tätig werden zu können muss der Antragsteller nachweisen, dass er ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 erfüllt. Nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 muss das Instandhaltungssystem folgende Funktionen umfassen:

- 1) Die Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der in den Nummern 2 bis 4 genannten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands der Güterwagen im Eisenbahnsystem;
- 2) die Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen;
- 3) die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Aussetzung von Güterwagen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung und
- 4) die Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Güterwagens oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

Die Bundeswehr verfügt über eine zivil-militärische Organisationsstruktur, welche die Schutzziele der Verordnung erfüllen kann. Sie verfügt grundsätzlich über die erforderlichen Ressourcen.

Die Ausgestaltung der Ermächtigungsgrundlage, für die Instandhaltung zuständige Stellen von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung zu befreien, orientiert sich an den

Vorgaben von Artikel 14a Absatz 8 Satz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG. Diese sind:

- Die nationale Sicherheitsbehörde gestattet die Ausnahme.
- Die nationale Sicherheitsbehörde trifft gleichzeitig Ausnahmen zur Registrierung dieser Fahrzeuge, soweit es die Bestimmung und Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen betrifft (**Satz 2**).
- Die Befreiung ist bis zu 5 Jahre gültig und kann auf Antrag jeweils erneuert werden.

Satz 3 stellt klar, dass durch die Möglichkeit der Ausnahme vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nicht zu einem Herabsenken des Sicherheitsniveaus führen darf. Die Bundeswehr bleibt für die Instandhaltung ihrer Güterwagen zuständig und ist dafür verantwortlich, diese in betriebssicherem Zustand zu halten.

Zu Nummer 5 (§ 14 Absätze 7 bis 11)

Die neu eingefügten **Absätze 7 bis 11** betreffen die Regulierung von Wartungseinrichtungen (§ 2 Absatz 3c Nummer 7).

Bis zum Inkrafttreten eines Umsetzungsgesetzes zur Richtlinie 2012/34/EU über einen einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt soll eine vorläufige Regelung getroffen werden. Da deutliche Anhaltspunkte bestehen, dass der Markt für Wartungseinrichtungen von einem funktionierenden Wettbewerb geprägt ist, soll eine Regulierung der Entgelte befristet ausgesetzt werden. Denn Regulierung ist kein Selbstzweck. Insbesondere bei bestehendem Wettbewerb stellt Regulierung einen unnötigen Eingriff in einen funktionierenden Markt dar.

Ein jährlicher Bericht durch die Bundesnetzagentur soll für Bundesregierung und Deutschen Bundestag erstellt werden, um die Auswirkungen auf den Markt festzustellen. Die Regelung ist auf vier Jahre befristet, um dem Gesetzgeber Gelegenheit zur Prüfung und Neuregelung zu geben. Die Marktabgrenzung und Feststellung einer marktbeherrschenden Stellung durch die Bundesnetzagentur ist im Einvernehmen mit dem Bundeskartellamt vorzunehmen. Der erste Bericht dieser Art wird naturgemäß besonders umfangreich ausfallen und eine umfassende, da erstmalige, Marktuntersuchung des Marktes für Werkstätten wird vorausgehen müssen. Die Folgeberichte und vorausgehenden Marktuntersuchungen werden aller Voraussicht nach deutlich weniger umfangreich und

aufwendig sein. Denn sie können sich auf die Veränderungen und Entwicklungen des Marktes in dem Zeitraum seit dem letzten Bericht beschränken und in vielen Punkten auf den ersten und ggf. den direkt vorausgehenden Bericht beziehen. Da der Markt für Wartungseinrichtungen sich voraussichtlich innerhalb eines Jahres nicht grundlegend verändern wird, dürfte eine umfassende neue Marktuntersuchung in den Folgejahren daher nicht erforderlich werden.

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums soll die Thematik insgesamt nochmals umfassend im Lichte der Regelungen der Richtlinie geprüft und in die Systematik der Richtlinie eingebettet werden.

Absatz 7 befreit Wartungseinrichtungen von der Anforderung des Absatzes 5. Eine Überprüfung durch die Bundesnetzagentur findet insoweit nicht statt.

Um den jährlichen Bericht nach Absatz 10 vorzubereiten, führt die Bundesnetzagentur eine Marktuntersuchung vor (**Absatz 8**). Sie nimmt eine Abgrenzung der sachlich und räumlich relevanten Märkte vor und stellt fest, inwieweit auf diesen ein wirksamer Wettbewerb besteht. Abgrenzungskriterium ist, ob eine marktbeherrschende Stellung im Sinne des § 18 GWB vorliegt.

Die Marktabgrenzung und die Feststellung der marktbeherrschenden Stellung nimmt die Bundesnetzagentur im Einvernehmen mit dem Bundeskartellamt vor. Die Ergebnisse der Marktuntersuchung werden im Bundesanzeiger veröffentlicht, um Transparenz zu schaffen. Das Verfahren regelt Absatz 9.

Die Befugnisse der Bundesnetzagentur für die Datenermittlung zur Marktabgrenzung und Festlegung ergeben sich aus § 14c AEG.

Mit **Absatz 9** wird ein transparentes Verfahren eingeführt, welches den interessierten Parteien die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dem Berichtsentwurf gibt. Die Anhörung erfolgt, um die Expertise und Sichtweise des Marktes angemessen einzubeziehen. Erst nach Durchführung der Anhörung wird der endgültige Bericht durch die Bundesnetzagentur erstellt. Interessierte Parteien sind hierbei sämtliche Marktteilnehmer, die die Auswirkungen der Entscheidung der Bundesnetzagentur beeinträchtigen könnten. Hierunter fallen vor allem die Werkstätten selbst sowie die Zugangsberechtigten, aber auch (potentielle) Konkurrenten der betroffenen Werkstätten. Ein zumindest mittelbares wirtschaftliches Interesse ist zu fordern. Auch die betroffenen Interessenvertretungen können Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind durch die Bundesnetzagentur

angemessen einzubeziehen. Eine Änderung des Berichtsentwurfs auf Grund der Stellungnahmen ist nicht zwingend, die Bundesnetzagentur muss sich jedoch mit dem Inhalt der Stellungnahmen auseinandersetzen.

Die interessierte (Fach-)Öffentlichkeit ist demgegenüber nicht anzuhören, sie wird über das Ergebnis des Verfahrens und über die eingereichten Stellungnahmen durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Bundesnetzagentur informiert.

Die Bundesnetzagentur beobachtet den Markt der Wartungseinrichtungen und erstellt jährlich einen Bericht über den Markt und die Wettbewerbsverhältnisse (**Absatz 10**). In den Bericht kann sie auch Vorschläge über künftige Gesetzgebung in diesem Bereich aufnehmen. Der jährliche Bericht ist der Bundesregierung und durch diese dem Deutschen Bundestag zuzuleiten. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass der Gesetzgeber den Markt für Wartungseinrichtungen in der Probephase beobachten und daraus Konsequenzen für die künftige Gesetzgebung ziehen soll. Die Befugnisse der Bundesnetzagentur für die Datenermittlung zur Berichtserstellung ergeben sich aus § 14c AEG.

Die Befristung der Befreiungsregelungen nach **Absatz 11** macht deutlich, dass es sich um eine Erprobungsphase handelt, in dem nur eine Befreiung von einem Teil der Regulierungsverpflichtungen erfolgt. Der dahinter stehende Gedanke ist, dem Gesetzgeber durch die Erfahrungen mit der Regelung und die Berichte der Bundesnetzagentur eine Grundlage für Anschlussregelungen zu verschaffen.

Zu Nummer 6 (§ 25b)

§ 25b regelt bisher die Übertragung der Aufgaben der benannten Stelle im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsbahnsystem. Diese Regelung kann entfallen, da die Wahrnehmung der Aufgaben der benannten Stelle durch Private für das gesamte Eisenbahnsystem nunmehr durch die Möglichkeit der Anerkennung in § 5 Absatz 1d Buchstabe a neu gewährleistet ist.

Zu Nummer 7 (§ 26)**Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (Absatz 1 Satz 1)**

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Nummer 1d)

Im Zuge der Neustrukturierung des Zulassungswesens im Eisenbahnbereich ist zunächst die bestehende Verordnungsermächtigung für die benannten Stellen in Nummer 1d anzupassen. Mit der Neufassung von § 5 Absatz 1d ist die Wahrnehmung der Aufgabe der benannten Stelle keine originäre Bundesaufgabe mehr. Daher sollen nicht mehr die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Übertragung der Aufgaben der benannten Stellen und deren Tätigkeit, sondern Anerkennung und Überwachung der benannten Stellen auf Verordnungsebene geregelt werden.

Zu Doppelbuchstabe cc (Nummern 1e und 1f)

Mit der neuen **Nummer 1e** wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, auch die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der benannten beauftragten Stellen sowie über ihre Tätigkeit im Wege der Rechtsverordnung festzulegen.

Eine Verordnungsermächtigung zur näheren Ausgestaltung der Bewertungsstellen ist nicht erforderlich, weil diese bis auf die Frage der behördlichen Zuständigkeit für die Anerkennung abschließend in der unmittelbar geltenden Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 geregelt sind.

Nummer 1f enthält eine Verordnungsermächtigung zur Regelung der Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen sowie deren Tätigkeit.

Zu Buchstabe b (Absatz 2, Absatz 4, Absatz 8)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 6)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Nummer 8 (§ 30)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1, § 2, § 4, § 5)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Nummer 2 (§ 4 Absatz 4 und Absatz 5)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neubezeichnung des Ressorts.

Zu Nummer 3 (§ 3 Absatz 1a)

Redaktionelle Änderung. § 3 Absatz 1a regelt, dass das EBA die Sicherheitsbehörde im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist. Der Verweis wird auf § 5 Absatz 1d Satz 2 ausgedehnt, da dort nunmehr auch Aufgaben der Sicherheitsbehörde zugewiesen werden.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften
(NKR-Nr. 3046)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Erfüllungsaufwand	keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand	3,78 Mio. Euro
Verwaltung Jährlicher Erfüllungsaufwand:	1,7 Mio. Euro
Evaluierung	Das Eisenbahn-Bundesamt berichtet fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes über Zielerreichung, Nebenfolgen und Akzeptanz der Neuregelung als auch die praktische Umsetzung. Der Erfüllungsaufwand für die Tätigkeit der Prüfsachverständigen wird ermittelt.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der NKR erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden drei Themenbereiche geregelt:

1. Wesentliche Prüfaufgaben im Rahmen des Zulassungsverfahrens im Eisenbahnsektor können zukünftig vom Eisenbahn-Bundesamt auf unabhängige private Stellen übertragen werden. Dies soll der Verfahrensbeschleunigung dienen. Diese Stellen prüfen Teilsysteme im Eisenbahnwesen und die Infrastruktur (z.B.

Leit- und Sicherungstechnik, Anlagen der Energieversorgung). Daraus resultierend obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung dieser privaten Stellen. Das Eisenbahn-Bundesamt bleibt jedoch weiterhin für die abschließende Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zuständig.

2. Das Eisenbahn-Bundesamt kann entscheiden, dass die für die Instandhaltung zuständigen Stellen von Güterwagen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung ausgenommen werden.
3. Die Bundesnetzagentur soll untersuchen, ob bei Servicewerkstätten im Eisenbahnsektor ein funktionierender Markt besteht. Sollte dies der Fall sein, kann bei der Eisenbahnregulierung auf eine Kontrolle von Entgelten in diesem Bereich verzichtet werden.

II.1. Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger:

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

II.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Die Fallzahlen (sechs benannte Stellen, acht benannte beauftragte Stellen und dreißig Bewertungsstellen) beruhen auf Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes. Der Erfüllungsaufwand wird jährlich anfallen.

Erfüllungsaufwand von rund 3,78 Mio. € entsteht für die Wirtschaft im Zusammenhang mit der Anerkennung und Überwachung als benannte Stelle und als benannte beauftragte Stelle sowie für die Anerkennung und für die Überwachung als Bewertungsstelle.

Der Erfüllungsaufwand für die Tätigkeit der Prüfsachverständigen als auch die Höhe der Honorare für die Prüfleistung der Prüfsachverständigen lassen sich derzeit durch das Ressort nicht abschätzen, da deren Tätigkeit und Arbeitsschritte maßgeblich von der zukünftigen Umsetzungspraxis zwischen Eisenbahn-Bundesamt, Prüfsachverständigen und Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängen wird. So wird es entscheidend davon abhängen, welche konkreten Tätigkeiten und Prüfschritte die Prüfsachverständigen beim Zulassungsverfahren zu erbringen haben. Eine quantitative Abschätzung erfolgt nachträglich.

II.3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Fallzahlen (sechs benannte Stellen, acht benannte beauftragte Stellen und dreißig Bewertungsstellen) beruhen auf Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes. Der Erfüllungsaufwand wird jährlich anfallen.

Erfüllungsaufwand von rund 1,7 Mio. € entsteht im Wesentlichen durch die Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen, der benannten Stellen, der benannten beauftragten Stellen und der Bewertungsstellen.

Bislang kam es zu Verzögerungen beim Zulassungsverfahren von Teilsystemen im Eisenbahnwesen. Ziel des Vorhabens ist die Beschleunigung des Verfahrens und eine zügige Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen. Aus diesem Grund ist im Referentenentwurf vorgesehen, dass wesentliche Prüftätigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes auf unabhängige externe Stellen verlagert werden können.

Durch die Verlagerung der Prüftätigkeit vom Eisenbahn-Bundesamt auf unabhängige externe Stellen wird insgesamt der Erfüllungsaufwand für das Zulassungsverfahren bei der Wirtschaft und der Verwaltung ansteigen, da dadurch zusätzlich ein Anerkennungs- und Überwachungsverfahren notwendig wird. Dieses Anerkennungs- und Überwachungsverfahren wäre – ohne die Einbeziehung von unabhängigen privaten Stellen in die Prüfung zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung – ansonsten nicht erforderlich.

Das Ressort hat erklärt, dass das Eisenbahn-Bundesamt in der Vergangenheit sämtliche Maßnahmen unternommen hat, die zu einer Beschleunigung des Zulassungsverfahrens führen konnten. Dies führte aber insgesamt nicht zur gewünschten Beschleunigung des Zulassungsverfahrens. Aus diesem Grund möchte man nun die zur Genehmigung erforderlichen Prüftätigkeiten unabhängigen Stellen übertragen.

Aus Sicht des Nationalen Normenkontrollrates ist mit der Verlagerung von Prüftätigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes auf unabhängige externe Stellen noch nicht zwangsläufig eine Beschleunigung des Zulassungsverfahrens verbunden bzw. es besteht ein gewisses Maß an Unsicherheit, ob die mit der Gesetzentwurf beabsichtigten Ziel einer Verfahrensbeschleunigung tatsächlich erreicht werden. Der Normenkontrollrat begrüßt daher die in den Ausführungen zum Gesetzentwurf vorgesehene Evaluierung.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin