

**02.03.16**

Vk - In

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

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

Die Umrüstung und Erneuerung bestehender Teilsysteme (insbesondere Eisenbahnfahrzeuge) ist für Halter, Hersteller und Eisenbahnen ein effektiver und nachhaltiger Weg, ihre Fahrzeuge und Infrastruktur zu modernisieren oder zu erneuern und so ihren Kunden zeitgemäße und qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten zu können.

In der Vergangenheit konnte eine Vielzahl an notwendigen Umrüstungsvorhaben nicht durchgeführt werden. Grund hierfür ist ein allgemeiner Grundsatz des Verwaltungsrechts, der besagt, dass das zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltende Recht erfüllt sein muss, damit ein Antrag positiv beschieden werden kann. Für Umrüstungen und Erneuerungen bedeutet dies, dass sämtliche von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teile des Fahrzeugs dem aktuell geltenden technischen Regelwerk entsprechen müssen. Dies betrifft neben veränderten oder zu erneuernden Teilen auch die Auswirkungen auf das bestehende Teilsystem (insbesondere die nur mittelbar betroffenen Teile). Das Erfordernis, auch hierfür das aktuell geltende technische Regelwerk einhalten zu müssen, ist mitunter sehr schwierig, da die zu Grunde liegenden Nachweise meist mit vorherigen und/oder abweichenden Regelwerken geführt wurden. Dies führt häufig dazu, dass Umbauvorhaben wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Dies gilt gleichermaßen sowohl für Umrüstungen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, als auch für genehmigungsfreie Vorhaben.

Darüber hinaus ist das Verhältnis zwischen genehmigungsbedürftigen und -freien Umrüstungsvorhaben nicht ausgewogen. Mit der Sicherheitsverantwortung der

Eisenbahnen und der Halter, die in § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert ist, hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen befürwortet.

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften sind die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen worden, Privaten Prüfaufgaben im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen zu übertragen, die zuvor vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen wurden. Das EBA ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung dieser Stellen. Es existieren bislang jedoch lediglich für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen Gebührentatbestände, aufgrund derer das EBA Gebühren für diese Tätigkeiten erheben kann.

## **B. Lösung**

Mit der vorliegenden Rechtsverordnung werden die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass unter bestimmten Voraussetzungen – ohne, dass es zu einer Herabsetzung des Sicherheitsniveaus kommt – eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors ermöglicht wird. Dieser kann die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung mittels Risikomanagementverfahren bewerten und somit die Einhaltung der Sicherheit abweichend zum aktuellen technischen Regelwerk bestätigen. Ferner werden die Kriterien für die Abgrenzung zwischen genehmigungsbedürftigen und -freien Umrüstungsvorhaben dahingehend angepasst, dass in Zukunft ein größerer Teil der Erneuerungen und Umrüstungen im Verantwortungsbereich des Betreibers oder Halters durchgeführt werden kann. Die genannten Änderungen betreffen überwiegend § 9 und Anlage 3 (zu § 9 Abs. 3) der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV).

Ferner wird die Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) um Ermächtigungsgrundlagen zur Erhebung von Gebühren für die Anerkennung und Überwachung von bestimmten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen ergänzt.

## **C. Alternativen**

Es gibt keine Alternative. Eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen, eine Erleichterung zur Führung des Sicherheitsnachweises, eine Reduktion der

genehmigungspflichtigen Umrüstungsvorhaben sowie eine Gebührenpflicht für die Anerkennung und Überwachung der genannten privaten Stellen im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen können nur durch Änderungen der TEIV und der BEGebV erreicht werden.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

##### Bund

Keine.

##### Länder und Gemeinden

Keine.

#### **E. Erfüllungsaufwand**

##### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

##### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Zehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wird die Wirtschaft um 1 850 688 Euro pro Jahr entlastet.

##### E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch die Zehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wird die Verwaltung um 187 068 Euro pro Jahr entlastet.

#### **F. Weitere Kosten**

Keine.



**Bundesrat**

**Drucksache 104/16**

**02.03.16**

Vk - In

**Verordnung**  
des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

---

**Zehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 1. März 2016

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Zehnte 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  
Peter Altmaier



## **Zehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

### **Vom ...**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 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 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind,
  
- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 in Verbindung mit Absatz 1a Satz 1, 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 und Absatz 1a zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Buchstabe c des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884), § 26 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) und § 26 Absatz 5 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden sind, in Verbindung mit § 23 Absatz 2 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

### **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 30. März 2015 (BGBl. I S. 420) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 14 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
  - b) Folgende Nummern 15 bis 17 werden angefügt:
    - „15. „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile des Teilsystems, die im Rahmen der beantragten Variantenzulassung oder der angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden;
    16. „Auswirkungen auf das Teilsystem“ alle Tatsachen oder Sachverhalte, die bewirken, dass das Teilsystem durch die Umrüstung oder Erneuerung stärkeren, größeren oder andersartigen Belastungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im zuletzt genehmigten Zustand;
    17. „Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug“ alle Tatsachen oder sonstigen Sachverhalte, die bewirken, dass das Fahrzeug stärkeren, größeren oder andersartigen Belastungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im zuletzt genehmigten Zustand.“
2. In § 7 Absatz 6 werden die Wörter „und die Sicherheitsbehörde“ gestrichen.
3. Dem § 8 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Im Ausland zugelassene Fahrzeuge benötigen, soweit auf sie nach Maßgabe des § 3a der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung die Vorschriften eines andern Mitgliedstaates angewandt werden, keine Inbetriebnahmegenehmigung, wenn sie auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken und der sie begrenzenden Betriebsstellen betrieben werden.“

4. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6. Abweichend von § 6 Absatz 2 kann der Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung auch durch den Betreiber des strukturellen Teilsystems gestellt werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Geplante Arbeiten an einem strukturellen Teilsystem oder einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Sicherheitsbehörde durch den Halter oder Betreiber des strukturellen Teilsystems schriftlich anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Beschreibung der geplanten Arbeiten sowie eine Einstufung des Umfangs anhand der Merkmale der Anlage 3 beizufügen. In der Beschreibung sind der Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das strukturelle Teilsystem darzulegen.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Umfangreich sind Umrüstungen oder Erneuerungen, die in Anlage 3 aufgeführt sind.“

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Innerhalb von zehn Wochen nach Eingang der Anzeige und der Beschreibung sowie der Einstufung der geplanten Arbeiten bestätigt die Sicherheitsbehörde schriftlich, ob nach der angezeigten Einstufung nach Absatz 2 Satz 2 eine Umrüstung oder Erneuerung umfangreich ist und damit eine Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf

der Frist Mängel in der angezeigten Einstufung fest, hat sie dem Anzeigenden unter Angabe der Mängel Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist der Lauf der Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt. Sind der Behörde sicherheitsrelevante Mängel an dem angezeigten Teilsystem, oder hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Teilsystemen bekannt, informiert sie den Anzeigenden.“

e) Nach Absatz 5 werden folgende Absätze 6 und 7 eingefügt:

„(6) Eine Umrüstung oder Erneuerung eines Fahrzeuges ist nach dem technischen Regelwerk durchzuführen, das zum Zeitpunkt der Anzeige nach Absatz 2 Satz 1 gilt, soweit die Umrüstung oder Erneuerung die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile betrifft oder Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug haben kann. Abweichend von Satz 1

1. kann für eine Umrüstung oder Erneuerung eines Fahrzeuges, das auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Serienzulassung nach § 7 Absatz 2 in Betrieb genommen worden ist, oder für das eine Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Zulassung einer Fahrzeugvariante nach § 7a Absatz 1 erteilt worden ist, die Entscheidung nach Absatz 1 auf Grund des Standes des technischen Regelwerks, welches nach § 6 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 für die Erstserie anwendbar war, getroffen werden; 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 gilt entsprechend;

2. kann der Halter oder Betreiber für die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 der Kommission vom 30. April 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, S. 8), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 vom 13. Juli 2015 (Abl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6) geändert worden ist, durchführen.

(7) Eine nicht umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines Fahrzeugs hat der Halter oder Betreiber zu dokumentieren. Abweichend von Absatz 6 Satz 2 Nummer 2 kann für eine nicht umfangreiche Umrüstung die Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug durch eigene Sicherheitsmethoden durchgeführt werden. Sofern an dem umzurüstenden oder zu erneuernden oder einem in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeug sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder die Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug betreffen, sind die betroffenen Fahrzeuge durch den Halter unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen. Diese Fahrzeuge dürfen durch den Halter erst dann wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist. Auf die Dokumentation von Maßnahmen nach Satz 1 und Satz 4 ist § 14 anzuwenden. Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger haben sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel zu unterrichten.“

f) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 8.

g) Der bisherige Absatz 7 wird aufgehoben.

h) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Die Sicherheitsbehörde entscheidet spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über die Inbetriebnahmege-  
nehmigung. Die Prüfung beschränkt sich auf den von der Umrüstung oder  
Erneuerung betroffenen Teil des Teilsystems oder die veränderten oder nicht  
übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen auf das Teilsystem, deren  
Umfang der Antragsteller festzulegen hat. Die Festlegung ist von der Sicher-  
heitsbehörde nur bei begründeten Zweifeln zu hinterfragen. Stellt die Sicher-  
heitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unter-  
lagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben.

Im Fall des Satzes 3 ist der Lauf der Frist nach Satz 1 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.“

5. In § 10 Absatz 1 Nummer 3 wird das Wort „über“ gestrichen.
  
6. § 22 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 3 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
  - b) Nummer 4 wird durch die folgenden Nummern 4, 5 und 6 ersetzt:
    - „4. entgegen § 9 Absatz 7 Satz 3 ein Fahrzeug nicht oder nicht rechtzeitig aus dem Betrieb nimmt,
    5. entgegen § 9 Absatz 7 Satz 4 ein Fahrzeug wieder in Betrieb nimmt oder
    6. entgegen § 10 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt.“
  
7. Anlage 3 wird wie folgt geändert:
  - a) In dem Klammerzusatz wird die Angabe „Abs. 3“ gestrichen.
  - b) In der Vorbemerkung wird nach Satz 2 folgender Satz 3 eingefügt:

„Erneuerungen oder Umrüstungen am Teilsystem Fahrzeuge richten sich abweichend von Satz 1 und 2 ausschließlich nach Buchstabe D dieser Anlage.“

- c) In Buchstabe C Nummer 2.4 werden nach den Wörtern „durch die eine“ die Wörter „für das deutsche Eisenbahnsystem relevante“ eingefügt.

d) Buchstabe D wird wie folgt gefasst:

**„D . Teilsystem Fahrzeuge:**

Als umfangreiche Änderungen\* an Fahrzeugen gelten:

**1. Änderungen der Fahrzeugmasse oder der Radaufstandskraft um mehr als 10 %**

Veränderungen der nominalen Fahrzeugmasse in den Beladezuständen (nach DIN EN 15663:2012-05; Bahnanwendungen - Definition der Fahrzeugreferenzmassen; Deutsche Fassung EN 15663:2009 + AC:2010) bzw. Veränderungen der nominalen Radaufstandskraft (nach EN 50215 DIN EN 50215 VDE 0115-101:2010-07; Bahnanwendungen – Bahnfahrzeuge Prüfung von Bahnfahrzeugen nach Fertigstellung und vor Indienststellung) in den Beladezuständen:

- Auslegungsmasse, betriebsbereites Fahrzeug
- Auslegungsmasse bei maximaler Zuladung

**2. Änderung des Bremsgewichts**

Änderung der eisenbahnrechtlich genehmigten Bremsgewichte um mehr als 10 % nach unten und über die der Genehmigung zugrundeliegenden Nachweise nach oben sowie Ein-/ Ausbau und Ersatz / Tausch des Gleitschutzes.

**3. Änderung der Brandschutzkategorie**

Änderung nach den Anforderungen der jeweils gültigen Technischen Spezifikation für Interoperabilität für Sicherheit in Eisenbahntunneln.

**4. Änderung an der Sicherheitsarchitektur zur Überwachung/Steuerung von:**

- **Bremsfunktionen,**

- **Traktion,**
- **Außentüren und**
- **aktiven Elementen zur Fahrsicherheit und Einhaltung des Begrenzungsprofils**

Änderung in Aufbau/Struktur und Wirkungsweise der Architekturelemente (z. B. Sicherheitsschleifen, Zug- und Steuerleitungen, etc.)

**5. Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit um mehr als 15 km/h oder des zulässigen Überhöhungsfehlbetrages um mehr als 10 %**

Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit und des zulässigen Überhöhungsfehlbetrages (wesentlicher Parameter zur Beurteilung der Geschwindigkeit in Gleisbögen).

**6. Erweiterung der Steuerung der Fahrzeuggruppe bzw. Triebzugeinheit auf:**

- **Mehrfachtraktion**
- **Mischtraktion**

\*Bezugsbasis für die Änderungen ist der Fahrzeugzustand bzw. die zugrunde liegenden Parameter der letzten eisenbahnrechtlichen Genehmigung (Abnahme, Inbetriebnahmegenehmigung, etc.).“

## **Artikel 2**

### **Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung**

Anlage 1 Teil 1 Abschnitt 1 der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Juli 2014 (BGBl. I S. 1047) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1.17 wird durch folgende Nummer 1.17 bis 1.20 ersetzt:

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
„1.17	Anerkennung und Überwachung einer benannten Stelle	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a AEG	nach Zeitaufwand“.

„1.18	Anerkennung und Überwachung einer bestimmten Stelle	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b AEG	nach Zeitaufwand
1.19	Anerkennung und Überwachung einer Bewertungsstelle	§ 5 Absatz 1d Satz 1 Nummer 2 AEG	nach Zeitaufwand
1.20	Anerkennung und Überwachung eines Prüfsachverständigen	§ 4b Absatz 1 Satz 2 und 3 AEG	nach Zeitaufwand“.

2. Die bisherigen Nummern 1.18 und 1.19 werden die Nummern 1.21 und 1.22.

### **Artikel 3**

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Inhalt und Ziel der Regelungen**

In der Vergangenheit konnte eine Vielzahl an notwendigen Umrüstungsvorhaben nicht durchgeführt werden. Grund hierfür ist ein allgemeiner Grundsatz des Verwaltungsrechts, der besagt, dass das zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung geltende Recht erfüllt sein muss, damit ein Antrag positiv beschieden werden kann. Für Umrüstungen und Erneuerungen bedeutet dies, dass sämtliche von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teile des Fahrzeugs dem aktuell geltenden technischen Regelwerk entsprechen müssen. Dies betrifft neben veränderten oder zu erneuernden Teilen auch die Auswirkungen auf das bestehende Teilsystem (insbesondere die nur mittelbar betroffenen Teile). Das Erfordernis, auch hierfür das aktuell geltende technische Regelwerk einhalten zu müssen, ist mitunter sehr schwierig, da die zu Grunde liegenden Nachweise bei der ursprünglichen behördlichen Genehmigung meist mit vorherigen und/oder abweichenden Regelwerken geführt wurden. Dies führt häufig dazu, dass Umbauvorhaben wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Dies gilt gleichermaßen sowohl für Umrüstungen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, als auch für genehmigungsfreie Vorhaben.

Darüber hinaus ist das Verhältnis zwischen genehmigungsbedürftigen und -freien Umrüstungsvorhaben nicht ausgewogen. Mit der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen und der Halter, die in § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert ist, hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen befürwortet.

Mit der vorliegenden Rechtsverordnung werden die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass unter bestimmten Voraussetzungen – ohne, dass es zu einer Herabsetzung des Sicherheitsniveaus kommt – auf das Erfordernis der Einhaltung aktuellen technischen Regelwerks hinsichtlich der Schnittstellen verzichtet werden kann. Ferner werden die Kriterien für die Abgrenzung zwischen genehmigungsbedürftigen und -freien Umrüstungsvorhaben dahingehend angepasst, dass es in Zukunft mehr genehmigungsfreie Erneuerungen geben wird. Die genannten Änderungen betreffen § 9 und Anlage 3 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV).

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften sind die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen worden, Privaten Prüfaufgaben im Rahmen von Verfahren zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen zu übertragen, die zuvor vom EBA wahrgenommen worden waren. Dies sind:

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.

Bestimmte 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 außerhalb des Anwendungsbereiches der TSIs herangezogen werden. Die bestimmten Stellen prüfen die offenen Punkte und Sonderfälle der TSIs. Diese Vorschriften werden – in Abgrenzung zum unten 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 bestimmten 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 durchge-

führt. Die Bewertungsstellen fassen das Ergebnis in einem Sicherheitsbewertungsbericht zusammen.

#### Prüfsachverständige

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 Prüfprogramm der Prüfsachverständigen umfasst die nationalen technischen Vorschriften oder den Nachweis einer zulässigen Abweichung hiervon. 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 EBA ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung dieser Stellen. Es existieren bislang jedoch keine Gebührentatbestände, aufgrund derer das EBA Gebühren für diese Tätigkeiten erheben kann. Die Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV) wird um Ermächtigungsgrundlagen zur Erhebung von Gebühren für die Anerkennung und Überwachung der genannten Stellen ergänzt.

## **II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

### Bund

Keine.

### Länder und Gemeinden

Keine.

## **III. Erfüllungsaufwand**

### Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verordnung enthält zwei 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).

<b>Vorschrift</b>	<b>Vorgabe/Informationspflicht (IP)</b>	<b>Fall- zahl</b>	<b>Kosten in Euro</b>	<b>Kosten in Euro</b>
		n	pro Fall	jährlich
§ 7 Absatz 6 TEIV	Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel	- 12	- 1 224	- 14 688
<u>Erläuterung:</u>				
Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahnsektors. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 20 Stunden auszugehen. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“, Oktober 2012 (Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand) 61,20 Euro (Verarbeitendes Gewerbe – Qualifikationsniveau hoch).				

<b>Vorschrift</b>	<b>Vorgabe/Informationspflicht (IP)</b>	<b>Fall- zahl</b>	<b>Kosten in Euro</b>	<b>Kosten in Eu- ro</b>
		n	pro Fall	jährlich
Anlage 3 Buchstabe D TEIV	Neufassung der Kriterien, nach denen Umrüstungen und Erneuerungen inbetriebnahmegenehmigungspflichtig sind	- 100	- 18 360	- 1 836 000

Erläuterung:

Durch die Neufassung der Anlage 3 wird die Anzahl der inbetriebnahmegenehmigungspflichtigen Umrüstungen und Erneuerungen erheblich reduziert. Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes. 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).

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Verordnung bewirkt zwei geänderte Vorgaben für die Verwaltung. Die Kostenabschätzung beruht auf 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.

<b>Vorschrift</b>	<b>Vorgabe für die Verwaltung</b>	<b>Fallzahl</b>	<b>Personalaufwand in Euro</b>	<b>Personalaufwand in Euro</b>	<b>Sachaufwand in Euro</b>	<b>Sachaufwand in Euro</b>
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 7 Absatz 6 TEIV	Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel	- 12	- 8 568	- 714	-	-

Erläuterung:

Durch die Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel wird die Sicherheitsbehörde entlastet. Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von 20 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 39,35 Euro.

<b>Vorschrift</b>	<b>Vorgabe für die Verwaltung</b>	<b>Fallzahl</b>	<b>Personalaufwand in Euro</b>	<b>Personalaufwand in Euro</b>	<b>Sachaufwand in Euro</b>	<b>Sachaufwand in Euro</b>
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
Anlage 3 Buchstabe D TEIV	Neufassung der Kriterien, nach denen Umrüstungen und Erneuerungen inbetriebnahmegenehmigungspflichtig sind	- 100 (bisher 200 IBG, neu 100 IBG)	- 178 500	- 1 785	-	-

Erläuterung:

Durch die Neufassung der Anlage 3 wird die Anzahl der inbetriebnahmegenehmigungspflichtigen Umrüstungen und Erneuerungen erheblich reduziert. Die Fallzahl beruht auf einer Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von zwei Personen mit einer durchschnittlichen Tätigkeitsdauer von jeweils 25 Stunden auszugehen. Die Erfüllung der Aufgabe wird schwerpunktmäßig durch den gehobenen Dienst durchgeführt. Der Standardlohnsatz beträgt gemäß dem oben genannten Schreiben 35,70 Euro.

Anmerkung:

Der Erfüllungsaufwand für die Anerkennung und Überwachung

- einer benannten Stelle (Anlage 1 Teil 1 Abschnitt 1 Nr. 1.17 der BEGebV)
- einer bestimmten Stelle (Anlage 1 Teil 1 Abschnitt 1 Nr. 1.18 der BEGebV)
- einer Bewertungsstelle (Anlage 1 Teil 1 Abschnitt 1 Nr. 1.19 der BEGebV)
- eines Prüfsachverständigen (Anlage 1 Teil 1 Abschnitt 1 Nr. 1.20 der BEGebV)

wurde bereits im Zusammenhang mit dem 9. ERÄG ermittelt. Der Aufwand für die Erhebung der Gebühren durch das EBA ist in den dort genannten Positionen bereits enthalten. Bei der Einführung der neuen Gebührentatbestände in die BEGebV wird der Erfüllungsaufwand daher nicht noch einmal erfasst.

**IV. Weitere Kosten**

Durch die Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung werden die Voraussetzungen geschaffen, für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen, bestimmten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen Gebühren zu erheben. Durch Artikel 2 der Verordnung wird Abschnitt 1 der Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung angepasst und entsprechende Gebührenpositionen eingeführt.

**V. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit**

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

**VI. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung**

Die Regelungen der Verordnung haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## **B. Besonderer Teil – Zu den Einzelbestimmungen**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der TEIV)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 2)**

##### **Buchstabe a**

Redaktionelle Änderung.

##### **Buchstabe b**

§ 2 wird um drei Legaldefinitionen ergänzt:

Nummer 15 definiert „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“. Damit gemeint sind alle Teile eines Teilsystems (insbesondere Fahrzeuge), die mit einer beantragten Variantenzulassung oder der angezeigten Umrüstung oder Erneuerung verändert werden. Nummer 16 definiert die „Auswirkungen auf das Teilsystem“, welche alle Tatsachen oder Sachverhalte bezeichnen, die bewirken, dass das Teilsystem stärkeren, größeren oder andersartigen Belastungen, Auswirkungen oder Beeinflussungen ausgesetzt wird als im letztmalig genehmigten Zustand. Nummer 17 enthält analog dazu eine Definition der „Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug“. Diese Legaldefinitionen dienen der Abgrenzung zwischen den Teilen eines Teilsystems bzw. Fahrzeuges, die durch ein Umrüstungsvorhaben unmittelbar betroffen sind, und solchen, die nur mittelbar betroffen sind (sogenannte Schnittstellen). In Bezug auf die Schnittstellen muss unter bestimmten Voraussetzungen das zum Zeitpunkt der Umrüstung geltende technische Regelwerk nicht eingehalten werden.

#### **Zu Nummer 2 (§ 7 Absatz 6)**

§ 7 Absatz 6 legt fest, dass sich Eisenbahnen, Halter und Hersteller oder deren Rechtsnachfolger unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung gegenseitig zu unterrichten haben. Eine zusätzliche Unterrichtung der Sicherheitsbehörde ist entbehrlich, da diese in den Prozess der Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge einer zugelassenen Serie nicht einbezogen ist. Zudem wird hierdurch die Eigenverantwortung

der Antragsteller gestärkt und vermieden, dass Doppelprüfungen entstehen, indem die Sicherheitsbehörde die Abstellung und/oder Kompensation des Mangels zusätzlich zu den Prüfungen der privaten Prüfstellen hinterfragt.

#### **Zu Nummer 3 (§ 8 Absatz 4)**

Der neue Absatz 4 in § 8 erleichtert Fahrzeugen, die auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden, die Inbetriebnahme: Eine Inbetriebnahmege-  
nehmigung ist nicht erforderlich. Voraussetzung ist, dass nach § 3a der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) auf der betreffenden Grenzbetriebsstrecke die den Vorschriften des zweiten bis fünften Abschnitts der EBO (mit Ausnahme des § 11) entsprechenden Vorschriften des Nachbarstaates angewendet werden.

#### **Zu Nummer 4 (§ 9)**

##### **Buchstabe a (Absatz 1 Satz 2)**

§ 9 Absatz 1 legt fest, dass umfangreiche Umrüstungen oder Erneuerungen von strukturellen Teilsystemen einer Inbetriebnahmege-  
nehmigung bedürfen. Gleichzeitig benennt die Vorschrift die Antragsberechtigten. Neben den Betreibern sind zukünftig auch die Halter als Berechtigte benannt, Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmege-  
nehmigung nach umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen zu stellen. Grund für die Ausdehnung des Kreises der Antragsberechtigten ist, dass im Fahrzeugbereich häufig Halter inbetriebnahmege-  
nehmigungspflichtige Umrüstungsvorhaben durchführen.

##### **Buchstabe b (Absatz 2)**

##### **Doppelbuchstabe aa (Sätze 1 und 2)**

**Satz 1** wird Absatz 1 entsprechend angepasst. Da künftig neben den Betreibern von Teilsystemen auch die Halter berechtigt sind, Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmege-  
nehmigung nach umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen zu stellen, muss dies auch für die dem Antrag zeitlich vorausgehende Anzeige des Umrüstungsvorhabens gelten. Die Anzeigepflicht

wird durch einen neu eingefügten **Satz 2** konkretisiert: Der Anzeigende muss in der Anzeige neben Beschreibung der geplanten Arbeiten diese zusätzlich nach den Merkmalen der Anlage 3 als inbetriebnahmegenehmigungspflichtig oder nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtig einstufen. Darüber hinaus muss der Anzeigende den Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen auf das Gesamtsystem darlegen. Diese Unterscheidung ist wichtig für die Erbringung des Sicherheitsnachweises (siehe Buchstabe e). Beide Maßnahmen erleichtern dem Eisenbahn-Bundesamt die jeweilige eigene Beurteilung und führen zu einer schnelleren Bestätigung der Einstufung nach Absatz 4 (siehe Buchstabe d), was den Umrüstungsprozess insgesamt beschleunigt.

### **Zu Buchstabe c (Absatz 3)**

Die bisherige Formulierung von Absatz 3, wonach eine Umrüstung oder Erneuerung im Sinne der Anlage 3 als umfangreich (und damit als inbetriebnahmegenehmigungspflichtig) gilt, hat in der Vergangenheit im Fahrzeugbereich zu Unklarheiten hinsichtlich der Frage geführt, ob die in Anlage 3 genannten Kriterien die inbetriebnahmegenehmigungspflichtigen Umrüstungsvorhaben abschließend auflisten. Mit der Neufassung des Absatzes 3 wird klargestellt, dass die Kriterien der Anlage 3 abschließend sind. Nur Umrüstungsvorhaben, die eine in Anlage 3 genannte Voraussetzung erfüllen, sind inbetriebnahmegenehmigungspflichtig.

### **Zu Buchstabe d (Absatz 4)**

Absatz 4 beschreibt die Verfahrensweise nach Eingang einer Umrüstungsanzeige gemäß Absatz 2. Diese Vorschrift wird teilweise neu gefasst. Da Teil der Anzeige des Halters oder Betreibers nunmehr eine eigene Einschätzung über die Inbetriebnahmegenehmigungspflichtigkeit des Vorhabens ist (siehe Buchstabe b Doppelbuchstabe bb), bestätigt die Sicherheitsbehörde zukünftig die Einstufung des Anzeigenden (**Satz 1**). Sollten die im Rahmen der Anzeige nach Absatz 2 Satz 1 vorgelegten Unterlagen in Bezug auf die Einstufung Mängel aufweisen, hat der Anzeigende auch weiterhin Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel. Neu ist, dass die Sicherheitsbehörde dem Anzeigenden die vorliegenden Mängel mitteilt, was den Anzeigenden in die Lage versetzt, die Mängel gezielter zu beseitigen. Dies führt zu einer Verfahrensbeschleunigung (**Satz 2**). Ebenfalls neu ist **Satz 4**, wonach die Sicherheitsbehörde verpflichtet ist, dem Anzeigenden, ihr bekannte Sicherheitsmängel an dem angezeigten Teilsystem oder an hinsicht-

lich Bauweise und Funktion vergleichbaren Teilsystemen mitzuteilen. Damit erhalten Halter und Betreiber von Teilsystemen eine zusätzliche Informationsquelle und so die Gelegenheit, mögliche Sicherheitsmängel noch schneller zu beseitigen, was der Sicherheit im Eisenbahnverkehr insgesamt dient. Solange die Sicherheitsmängel an dem angezeigten Teilsystem nicht behoben worden sind, erteilt die Sicherheitsbehörde keine Inbetriebnahmegenehmigung (bei genehmigungspflichtigen Umbauten) bzw. wirkt im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (§ 5a Absatz 2 AEG) auf eine Beseitigung der sicherheitsrelevanten Mängel hin.

### **Zu Buchstabe e (Absätze 6 und 7)**

Die **Absätze 6 und 7** werden neu gefasst. Es werden erstmalig Spezialvorschriften für den Umbau von Fahrzeugen formuliert, welche den Kern der vorliegenden Reform des Zulassungsverfahrens darstellen.

**Absatz 6** legt die Verfahren zur Führung des Sicherheitsnachweises fest. Dabei stellt **Satz 1** zunächst klar, dass Umrüstungen und Erneuerungen eines Fahrzeuges grundsätzlich gänzlich auf der Grundlage des Regelwerkes durchzuführen sind, das zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige (Absatz 2 Satz 1) gilt. Dies gilt sowohl hinsichtlich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile als auch bezüglich der Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug.

Von diesem Grundsatz kann in bestimmten Fällen, die in **Satz 2 und 3** beschrieben sind, abgewichen werden.

Die erste Ausnahme betrifft Fahrzeuge, die aufgrund einer zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige gültigen Serienzulassung nach § 7 Absatz 2 in Betrieb genommen worden sind oder für die eine Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage einer zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Variantenzulassung nach § 7a Absatz 1 erteilt worden ist: Für Umrüstungen dieser Fahrzeuge gilt hinsichtlich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile sowie der Auswirkungen auf das Gesamtsystem das Regelwerk, dass 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 gilt entsprechend (**Satz 2 Nummer 1**). Dies bedeutet, dass die Regelwerksfestschreibung von sieben Jahren, die für die Erstinbetriebnahme von Serienfahrzeugen gilt, auch im Falle von Umrüstungen zur Anwendung kommt. Die Regelwerksfestschreibung dient der Planungssicherheit der Fahrzeughersteller und verhindert, dass sich durch Änderungen des

technischen Regelwerkes während eines Zulassungsprozesses die Anforderungen an ein Fahrzeug ändern und dadurch Verzögerungen und Kostensteigerungen auftreten. Es ist konsequent, diese Planungssicherheit auch in Bezug auf bereits fertiggestellte und in Betrieb befindliche Fahrzeuge sicherzustellen. Auch für Umrüstungen gilt, dass sich die siebenjährige Frist entsprechend verkürzt, wenn die Gültigkeit der für die Erstserie verwendeten Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle vor Ablauf der sieben Jahre endet. Analog zu den Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren für die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen gilt auch bei Umrüstungen, dass die Sicherheitsbehörde anordnen kann, dass der Antragsteller vor Erteilung der Genehmigung ergänzende Prüfungen durchzuführen und deren Ergebnis vorzulegen hat oder dass der Antragsteller Änderungen des technischen Regelwerks, die nach dem Zeitpunkt der Antragstellung ergangen sind, zu beachten hat. Dies ist dann der Fall, wenn bis zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bekannt wird, dass bei einem bereits genehmigten Teilsystem die Voraussetzungen vorliegen, unter denen sie Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann. Alternativ kann sie die Prüfungen selber durchführen oder die zu erteilende Inbetriebnahmegenehmigung mit Nebenbestimmungen versehen.

**Satz 2 Nummer 2** statuiert eine weitere Ausnahme vom Grundsatz, dass Umrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen grundsätzlich auf der Grundlage des Regelwerkes durchzuführen sind, das zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige gilt. Bezüglich der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug (sogenannte Schnittstellen) kann der Halter den Nachweis der Sicherheit alternativ durch ein Risikomanagementverfahren nach der Verordnung (EU) 402/2013 durchführen. In diesem Fall ist die Umrüstung oder Erneuerung nach der Verordnung (EU) 402/2013, Artikel 4 Absatz 1 signifikant und das in Artikel 5 Absatz 1 beschriebene Risikomanagementverfahren findet Anwendung. Hierbei lässt die Verordnung (EU) 402/2013 neben der Zugrundelegung von Regelwerken zwei weitere Verfahren des Sicherheitsnachweises zu: Zum einen die Heranziehung eines Referenzsystems und zum anderen die explizite Risikoabschätzung (siehe Anhang I der Verordnung (EU) 402/2013, Nummern 2.4 und 2.5).

**Absatz 7** hat nicht umfangreiche, also nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Umrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen zum Gegenstand. **Satz 1** enthält eine Dokumentationspflicht für Halter. Auch nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Umrüstungen und Erneuerungen müssen die Anforderungen des Absatzes 6, also grundsätzlich das Regelwerk, das zum Zeitpunkt der Umrüstungsanzeige (Absatz 2 Satz 1) gilt, erfüllen. Die in Absatz 6 vorgesehenen Ausnahmen von diesem Grundsatz gelten auch hier mit der Maßgabe, dass die

Bewertung der Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtfahrzeug gemäß Verordnung (EU) 402/2013 mittels eigener Sicherheitsmethoden durchgeführt werden kann (**Satz 2**). Es entscheidet der Vorschlagende bzw. Antragsteller, ob die Umrüstung oder Erneuerung signifikant im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 402/2013 ist und damit ein Risikomanagementverfahren durchgeführt werden muss. **Satz 3** dient der Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr: Treten im Zuge der Erneuerungsmaßnahme sicherheitsrelevante Mängel bezüglich der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile der Fahrzeuge oder der Auswirkungen auf das Gesamtfahrzeug auf, müssen die betroffenen Fahrzeuge durch den Halter aus dem Betrieb genommen werden. Sie dürfen nach **Satz 4** erst dann durch den Halter wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie frei von diesen Mängeln sind oder die Sicherheit durch kompensierende Maßnahmen hergestellt ist. Auch hierfür besteht eine Dokumentationspflicht nach § 14 (**Satz 5**). Nach **Satz 6** haben Eisenbahnen, Halter und Hersteller und deren Rechtsnachfolger sich gegenseitig unverzüglich nach Kenntnis über sicherheitsrelevante Mängel zu unterrichten. Dies erleichtert den Eisenbahnen, Haltern und Herstellern die Beseitigung solcher Mängel.

#### **Zu Buchstabe f (Absatz 8)**

Folgeänderung.

#### **Zu Buchstabe g (Absatz 7)**

Redaktionelle Änderung.

#### **Zu Buchstabe h (Absatz 9)**

Absatz 9 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Absatz 7, wo das Verfahren zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bei Umrüstungen und Erneuerungen für alle Teilsysteme näher geregelt ist. **Satz 2** wird dahingehend modifiziert, dass sich die Prüfung vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung nicht nur auf die von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teile des Teilsystems beschränkt, sondern auch auf die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen auf das Teilsystem, deren Umfang vom Antragsteller

festzulegen ist. Die Ergänzung ist Folge der Unterscheidung zwischen von einer Umrüstungsmaßnahme unmittelbar betroffenen Teilen eines Teilsystems und den sogenannten Schnittstellen und den unterschiedlichen Möglichkeiten des Sicherheitsnachweises. Der neu eingefügte **Satz 3** bietet ein Mehr an Planungssicherheit für die Antragsteller: Mit der Umrüstungsanzeige (Absatz 2) beschreibt dieser die geplanten Änderungen am Teilsystem und legt den Umfang der nicht übereinstimmenden Teile sowie die Auswirkungen der Umrüstung oder Erneuerung auf das Gesamtsystem dar. Die Sicherheitsbehörde ist an diese Darlegung grundsätzlich gebunden. Sie darf die Darlegung nur bei begründeten Zweifeln hinterfragen.

#### **Zu Nummer 5 (§ 10 Absatz 1)**

Wort „über“ ist versehentlich in die Vorschrift aufgenommen worden und wird gestrichen.

#### **Zu Nummer 6 (§ 22 Absatz 1)**

##### **Buchstabe a (Nummer 3)**

Redaktionelle Änderung.

##### **Buchstabe b (Nummern 4, 5 und 6)**

Mit der Ergänzung von § 22 Absatz 1 wird in **Nummer 4** zunächst bußgeldbewehrt, ein umzurüstendes oder zu erneuerndes Fahrzeug nicht außer Betrieb zu nehmen, obwohl an dem Fahrzeug oder einem in Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeug sicherheitsrelevante Mängel an den Schnittstellen festgestellt worden sind. Gleiches gilt für die Wiederinbetriebnahme nach einer mangelbedingten Außerbetriebnahme, ohne dass die Mängel behoben worden sind (**Nummer 5**). Beide Pflichten treffen den Halter des Fahrzeugs. Umrüstungen und Erneuerungen unterhalb der Schwellen in Anlage 3 werden von den Haltern und Betreibern in Eigenverantwortung durchgeführt. Die Sicherheitsbehörde erteilt keine Inbetriebnahmegenehmigung. Durch die Bußgeldbewehrung wird sichergestellt, dass sich keine mangelbehafteten Fahrzeuge in Betrieb befinden. Sie dient damit der Sicherheit im Eisenbahnverkehr und entspricht § 22 Absatz 1 Nummer 3, wonach die Inbetriebnahme mangelbehafteter Serienfahrzeuge (ebenfalls IBG-frei) bußgeldbewehrt ist. **Nummer 6** entspricht der bisherigen Nummer 4.

**Zu Nummer 7 (Anlage 3)****Buchstabe a (Klammerzusatz)**

Redaktionelle Anpassung. Da nunmehr auch aus § 9 Absatz 2 auf die Anlage 3 verwiesen wird, ändert sich die Bezugnahme im Titel auf § 9 insgesamt.

**Buchstabe b (Vorbemerkung)**

Der neue **Satz 3** stellt klar, dass die monetären Grenzwerte, die inbetriebnahmegenehmigungspflichtige von inbetriebnahmegenehmigungsfreien Umrüstungen abgrenzen, für Fahrzeuge nicht gelten. Die unter Buchstabe D aufgeführten Abgrenzungskriterien sind abschließend.

**Buchstabe c (Buchstabe C Nummer 2.4)**

Durch die Änderung werden zukünftig fahrzeugseitige Änderungen am Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung/Signalgebung (ZZS) erleichtert. Heute sind Änderungen des Teilsystems ZZS, die beispielsweise für den Betrieb in Frankreich vorgenommen werden und ohne Rückwirkungen auf die Funktion der deutschen Zugsicherungssysteme PZB und LZB sind, IBG-pflichtig. Sofern eine Rückwirkungsfreiheit von fahrzeugseitigen Änderungen am Teilsystem ZZS gezeigt werden kann, besteht kein Grund für eine Befassung der deutschen Sicherheitsbehörde. Dadurch wird der Umrüstungsprozess erheblich vereinfacht.

**Buchstabe d (Buchstabe D)**

In Anlage 3 werden die Kriterien zur Einstufung in die Kategorien umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung aufgeführt. Die Anlage dient der Verwaltungsvereinfachung.

Die Anlage 3 Teil Buchstabe D wird präzisiert und angepasst.

In der Praxis war das Verhältnis zwischen umfangreichen und somit genehmigungsbedürftigen und nicht umfangreichen und somit genehmigungsfreien Umrüstungsvorhaben nicht ausgewogen. Mit der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen und der Halter, die in § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert ist, hat der Gesetzge-

ber zum Ausdruck gebracht, dass er eine gesteigerte Verantwortung des privaten Eisenbahnsektors auch in Bezug auf Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen befürwortet. Daher ist es geboten, die nicht umfangreichen und somit genehmigungsfreien Umrüstungsvorhaben zu stärken.

Zudem waren die bestehenden Kriterien der Anlage 3 nicht eindeutig und präzise genug, um eine Einstufung der geplanten Umrüstung oder Erneuerung als inbetriebnahmegenehmigungspflichtig oder nicht inbetriebnahmegenehmigungspflichtig vornehmen zu können.

Daher wurden die Kriterien so festgelegt, dass im Vorfeld der Maßnahme durch den Antragsteller zu bewerten ist, ob wesentliche und damit inbetriebnahmegenehmigungspflichtige Änderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden. Dies dient der Rechtssicherheit sowohl des Anzeigenden als auch der Sicherheitsbehörde.

## **Zu Artikel 2 (Änderung der BEGebV)**

### **Zu Nummer 1 (Nummern 1.17 bis 1.20)**

**Nummer 1.17** regelt bislang die Gebührenerhebung für Übertragung der Aufgaben einer benannten Stelle im Anwendungsbereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems durch das Eisenbahn-Bundesamt. Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wird die Rechtsgrundlage für die Anerkennung und Überwachung von benannten Stellen für das gesamte Eisenbahnsystem geschaffen. Die Gebührenposition ist entsprechend anzupassen. Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden darüber hinaus die Rechtsgrundlagen für die Anerkennung und Überwachung von bestimmten Stellen, Bewertungsstellen und Prüfsachverständigen durch das Eisenbahn-Bundesamt geschaffen. Entsprechende Ermächtigungsgrundlagen zur Erhebung von Gebühren für diese Tätigkeit existieren noch nicht und werden mit den **Nummern 1.18 bis 1.20** eingeführt.

### **Zu Nummer 2 (Nummern 1.21 und 1.22)**

Folgeänderung zu Nummer 1.

**Zu Artikel 3**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

## Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Entwurf einer Zehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften  
(NKR-Nr. 3417)**

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand
Wirtschaft Jährliche Entlastung	- 1,85 Mio. Euro
Verwaltung Jährliche Entlastung	- 187.000 Euro
„One in one out“-Regel	Im Sinne der „One in one out“-Regel stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von 1,85 Mio. Euro dar.
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit der o.g. Verordnung sollen im Wesentlichen zwei Verfahren geändert werden, die zu einer Erleichterung sowohl für die Wirtschaft als auch die Verwaltung führen. Normadressaten sind Eisenbahnen, Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen und entsprechenden Teilsystemen sowie das Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde.

- Eisenbahnen, Halter und Hersteller haben sich gegenseitig über sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen und Serienzulassungen zu unterrichten. In diesem Zuge war bisher auch die Sicherheitsbehörde zu unterrichten, was künftig nicht mehr erforderlich ist. Somit sollen Doppelprüfungen (durch die Sicherheitsbehörde und privater Prüfstellen) verhindert und die Eigenverantwortung der Antragsteller gestärkt werden. Darüber hinaus ist die Unterrichtung der Sicherheitsbehörde entbehrlich, da sie im weiteren Prozess der Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge einer bereits zugelassenen Serie nicht einbezogen ist.

- Die Anlage 3 der TEIV (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung) wird mit diesem Verordnungsentwurf überarbeitet und präzisiert. Sie enthält Kriterien, die eine Einstufung der Vorhaben in nicht umfangreich und damit nicht genehmigungspflichtig sowie umfangreich und damit genehmigungspflichtig ermöglichen. Künftig werden durch die Überarbeitung mehr Vorhaben genehmigungsfrei sein.

Erfüllungsaufwand:

Mit vorliegender Verordnung werden zwei Informationspflichten sowohl für die Wirtschaft als auch für die Verwaltung gestrichen. Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich aufgrund der Verordnung kein geänderter oder neuer Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft:

Aufgrund der Streichung der Pflicht, die Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung zu unterrichten, wird die Wirtschaft um rund 14.688 Euro pro Jahr entlastet (Fallzahl 12, Kosten pro Fall rd. 1.200 Euro). Darüber hinaus werden Eisenbahnunternehmen, Halter und Hersteller aufgrund der Überarbeitung der Kriterien der Anlage 9 (Ausweitung der genehmigungsfreien Vorhaben) um rund 1,836 Mio. Euro jährlich (Fallzahl 100, Kosten pro Fall rd. 18.400 Euro) entlastet.

Verwaltung:

Für die Verwaltung ergeben sich entsprechend der Darstellung für den Normadressat Wirtschaft ebenfalls Entlastungen. Aufgrund der Streichung der Pflicht zur Unterrichtung der Sicherheitsbehörde bei Vorliegen sicherheitsrelevanter Mängel wird die Verwaltung um 8.500 Euro pro Jahr entlastet. Das Ressort veranschlagt hierfür einen Zeitaufwand von 20 Stunden pro Fall (12) für eine Person im gehobenen Dienst. Darüber hinaus wird die Verwaltung um insgesamt rund 178.500 Euro durch den Wegfall von durchschnittlich 100 Genehmigungen pro Jahr entlastet.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatterin