

27.01.17**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - In - R

zu **Punkt ...** der 953. Sitzung des Bundesrates am 10. Februar 2017

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfallunter-
suchung

A

Der **federführende Verkehrsausschuss** (Vk) undder **Rechtsausschuss** (R)

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 5a Absatz 1 Satz 2 AEG)
Nummer 4 (§ 5b Absatz 1, Absatz 2 Satz 2 AEG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3 ist § 5a Absatz 1 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe,

1. Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen, und
2. gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen, soweit es sich dabei nicht um gefährliche Ereignisse handelt, deren Untersuchung gemäß § 5b Absatz 1 den Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung obliegt."

- b) Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:
aa) § 5b Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Die Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung untersuchen Unfälle und Störungen im Sinne des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. Nr. L 138 vom 26. Mai 2016, S. 102) (gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb) mit Ausnahme der gefährlichen Ereignisse auf den in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 3 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 bezeichneten Infrastrukturen."

- bb) § 5b Absatz 2 Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Ziel des Gesetzentwurfes ist, die bisher dem BMVI unterstellte und beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelte Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes, der die nach Kapitel V der Richtlinie durchzuführende Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnbetrieb obliegt, neu zu strukturieren und ihr mehr Unabhängigkeit einzuräumen (Begründung A. Allgemeiner Teil, I Wesentlicher Inhalt des Gesetzes). Für die Länder und die von ihnen wahrgenommenen Aufgaben der Eisenbahnaufsicht sollen nach der Gesetzesbegründung dagegen keine Änderungen bewirkt werden.

Die Eisenbahninfrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind derzeit als Netze des Regionalverkehrs im Sinne des § 2 Absatz 19 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie ausgenommen. Dies soll unter Nutzung der europarechtlich zulässigen Ausnahmen nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 3 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit weiterhin so bleiben.

Daher müssen die Eisenbahnaufsichtsbehörden auch künftig die Befugnis haben, alle gefährlichen Ereignisse zu prüfen, die sich auf Infrastrukturen ereignen, die vom Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie ausgenommen sind. Dies ist nur möglich, wenn diese Aufgaben weiterhin in § 5a AEG aufgeführt werden. Die Regelungen zur Neuausrichtung der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung in § 5b Absatz 2 sind im Gegenzug auf die Aufgaben nach der Sicherheitsrichtlinie zu beschränken. Die Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung haben nunmehr ausschließlich die Aufgabe, die gefährlichen Ereignisse zu untersuchen, die sich auf Eisenbahninfrastrukturen im Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie ereignen. Die in § 5b Absatz 2 Satz 2 enthaltene Ausnahme von den Vorgaben zur Unabhängigkeit der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung ist somit entbehrlich und wird gestrichen. Diese Änderungen setzen das vom Bund angestrebte Ziel, lediglich eine organi-

satorische Neuausrichtung der Bundesstelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung zu ermöglichen, ohne in die Aufgaben und Befugnisse der Länder einzugreifen, möglicherweise besser um als die Formulierungen des Gesetzentwurfes.

R 2. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 5b Absatz 7 AEG)

In Artikel 1 Nummer 4 sind in § 5b Absatz 7 die Wörter "im Übrigen" zu streichen.

Begründung:

§ 5b Absatz 7 AEG-E regelt unter anderem das Verhältnis der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung zu den Strafverfolgungsbehörden. Die Wörter "im Übrigen" lassen sich dabei dahingehend missverstehen, dass es Bereiche gibt, in denen die Aufgaben und Befugnisse der Strafverfolgungsbehörden nicht unberührt bleiben, sondern den Stellen für die Durchführung der Eisenbahn-Unfalluntersuchung die Letztentscheidungskompetenz zukommt. Um die verfassungsrechtlich verankerte Effektivität der Strafverfolgung nicht zu beeinträchtigen, darf es jedoch nicht zu widersprüchlichen Anordnungen oder gar zur Beeinträchtigung von Beweismitteln zu Lasten der Strafverfolgungsbehörden kommen.

Nach der Begründung des Gesetzentwurfes stellt § 5b Absatz 7 AEG-E zwar "die Unabhängigkeit der Tätigkeit der für Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden von der Durchführung der Eisenbahn-Untersuchung heraus"; dies sollte sich jedoch auch unzweideutig im Gesetzeswortlaut widerspiegeln.

In Erwägungsgrund 38 der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 sowie Artikel 21 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 ist zwar geregelt, dass die Eisenbahn-Unfalluntersuchung unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt wird. Offen bleibt jedoch, welcher Untersuchung im Konfliktfall der Vorrang zukommt. Vorrangig sollte diejenige im Rahmen eines strafprozessualen Verfahrens sein, damit sie - im Konfliktfall - ohne Beeinträchtigung durch die Untersuchung der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung erfolgen kann.

B

3. Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.