

20.02.20

Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

A. Problem und Ziel

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union besteht aus drei europäischen Rechtsakten:

- der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004, die die Aufgaben und Modalitäten der Eisenbahnagentur regelt,
- der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und
- der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit.

Der erstgenannte Rechtsakt ist als Verordnung unmittelbar in den Mitgliedstaaten anwendbar. Die Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 bedürfen einer Umsetzung sowohl auf Gesetzesebene als auch auf Verordnungsebene.

B. Lösung

Neben dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union soll nun in einem zweiten Schritt die Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 durch eine Mantelverordnung erfolgen. Die Mantelverordnung sieht eine konstitutive Neufassung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und eine Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung vor. Des Weiteren wird die Bundeseisenbahngebührenverordnung geändert.

C. Alternativen

Keine. Insbesondere wird daran festgehalten, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Konformitätsbewertungsstellen anerkennt. Die seitens des Eisenbahn-Bundesamtes implementierten Verfahren für die Anerkennung von benannten und bestimmten Stellen sowie für die Anerkennung von Risikobewertungsstellen nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 sind im Eisenbahnsektor in Deutschland und in Europa akzeptiert und werden von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union als führend angesehen. Ein in Rede stehender Nachteil für die durch das Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Stellen im internationalen Wettbewerb hat sich nicht bestätigt. Insbesondere bei der Prüfung der Fach- und Methodenkompetenz kann das Eisenbahn-Bundesamt auf sein umfassendes teilsystemübergreifendes Fachwissen zurückgreifen und Erkenntnisse aus der Genehmi-

gung und Aufsicht struktureller Teilsysteme schnittstellenfrei verwerten, Prüfungen auf das notwendige Maß reduzieren und damit wertvolle Synergieeffekte generieren.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Kapitel 1217 (Eisenbahn-Bundesamt) werden voraussichtlich Gebührenmehreinnahmen in Höhe von 1,1 Millionen Euro im Jahr 2020 (halbe Jahreswirkung) und 2,2 Millionen Euro jährlich ab dem Jahr 2021 vereinnahmt.

Im Rahmen des Personalmehrbedarfs (6,9 Stellen im gehoben und 4,7 Stellen im mittleren Dienst) entstehen voraussichtlich ab dem Jahr 2021 jährlich Personal- und Sachmehrausgaben in Höhe von rund 1,36 Millionen Euro beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Mehrbedarf an Verwaltungsausgaben soll durch die Gebühreneinnahmen kompensiert werden. Die zusätzlichen Stellenbedarfe stehen unter dem Vorbehalt der Entscheidung im Haushaltsaufstellungsverfahren.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von anfänglich rund 3,4 Millionen Euro jährlich. Im Erfüllungsaufwand sind zwei Informationspflichten mit Bürokratiekosten von rund 234 000 Euro pro Jahr enthalten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Verwaltung entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 716 000 Euro jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt. Es handelt sich um Personalaufwand. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 6,9 Stellen im gehobenen Dienst und 4,7 Stellen im mittleren Dienst. Die zusätzlichen Stellen und der Mehrbedarf an Personalmitteln sollen finanziell durch Gebühreneinnahmen kompensiert werden. Dem zusätzlichen Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt stehen Gebühren in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro gegenüber.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten durch Gebühren entstehen der Wirtschaft jährlich in Höhe von insgesamt 2,2 Millionen Euro. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

20.02.20

Vk

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

**Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten
Eisenbahnpakets der Europäischen Union**

Bundeskanzleramt
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

Berlin, 19. Februar 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten
Eisenbahnpakets der Europäischen Union

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 beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Hendrik Hoppenstedt

Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union¹⁾

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund

- des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 1c, 1d, 1e, 12 bis 14 und 18 Buchstabe b jeweils 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 im einleitenden Satzteil und Nummer 1d zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 12, 13 und 18 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, cc, dd und ee des Gesetzes vom xxx (BGBl. I S. xxx)²⁾ geändert, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1c durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) neu gefasst, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1e durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) eingefügt, § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 14 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert und § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden sind,
- des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 1a, 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 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe c des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) und § 26 Absatz 1a und Absatz 3 Satz 6 zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804) geändert sowie § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

Artikel 1

Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems

¹⁾ Artikel 1 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141). Artikel 2 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

²⁾ § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 12, 13 und 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden durch das Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union geändert.

(Eisenbahn-Sicherheitsverordnung – ESiV)

Teil 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für das öffentliche Eisenbahnsystem im übergeordneten Netz nach § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(2) Die Verordnung gilt nicht

1. für Eisenbahnen, die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen,
2. für Eisenbahnen, soweit sie Fahrzeuge, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt werden, betreiben, und
3. für Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

Abweichend von Satz 1 Nummer 3 gilt die Verordnung für Schienenwege der Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a und b des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind:

1. „gemeinsame Sicherheitsmethoden“ die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
2. „Sicherheitsvorschriften“ alle verbindlichen Vorschriften, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnbetriebssicherheit enthalten und die für mehr als eine Eisenbahn oder für Dritte gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften festlegt, mit Ausnahme der durch die Vorschriften der Europäischen Union oder der durch die internationalen Vorschriften festgelegten Anforderungen; Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind keine Sicherheitsvorschriften im Sinne dieser Verordnung, auch wenn sie Sicherheitsvorschriften enthalten;
3. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) in der jeweils geltenden Fassung, 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; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist, der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6) oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1), die jeweils zuletzt durch die Richtlinie 2007/32/EG (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63) geändert worden sind, die für jedes Teilsystem oder für Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten;

4. „zentrale Anlaufstelle“ das Informations- und Kommunikationssystem im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 3

Notifizierung von Sicherheitsvorschriften

(1) Sicherheitsvorschriften dürfen nur dann erlassen oder herausgegeben werden,

1. wenn die Sicherheitsvorschrift noch nicht abgedeckt ist durch
 - a) eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität,
 - b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode oder
 - c) die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/554 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung oder
2. wenn es zur Gewährleistung oder Wiederherstellung der Eisenbahnsicherheit dringend erforderlich ist.

Ausgenommen von den Anforderungen nach Satz 1 sind bereits notifizierte Sicherheitsvorschriften, die aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen angepasst werden müssen.

(2) Eisenbahnen und Sektororganisationen haben der Sicherheitsbehörde den Entwurf einer Sicherheitsvorschrift einschließlich einer Begründung ihrer Notwendigkeit spätestens vier Monate vor der geplanten Veröffentlichung der Sicherheitsvorschrift zur Prüfung vorzulegen.

(3) Die Sicherheitsbehörde notifiziert der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agentur) spätestens drei Monate vor der geplanten Veröffentlichung der Sicherheitsvorschrift im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

1. die Entwürfe von Sicherheitsvorschriften nach Absatz 2 und
2. die Entwürfe von Sicherheitsvorschriften, die die Sicherheitsbehörde selbst erlässt.

(4) Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht die Listen der zu notifizierenden Sicherheitsvorschriften auf ihrer Internetseite. Sie ändert bei Bedarf nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftskreise die jeweilige Liste der zu notifizierenden Sicherheitsvorschriften.

(5) Bei dringlichen Präventionsmaßnahmen können Sicherheitsvorschriften sofort angewendet werden. Bei Sicherheitsvorschriften nach Absatz 2 bedarf es der Zustimmung der Sicherheitsbehörde. Die Sicherheitsbehörde notifiziert die Sicherheitsvorschrift umgehend nach Erlass und begründet deren Dringlichkeit. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erhält die notifizierte Sicherheitsvorschrift zur Kenntnis.

Teil 2

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung

Kapitel 1

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

§ 4

Voraussetzungen für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung

Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung (Sicherheitsbescheinigung) ist für nach Art, Umfang und räumliche Ausdehnung festgelegte Eisenbahnverkehrsdienste für die betreffenden Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis erbringt, dass es

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das die Anforderungen des Artikels 9 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141) in der jeweils geltenden Fassung erfüllt, und
2. die Anforderungen erfüllt, die in den Sicherheitsvorschriften niedergelegt sind.

§ 5

Sicherheitsbescheinigungsstelle

(1) Die Sicherheitsbescheinigungsstelle erteilt Sicherheitsbescheinigungen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 49) in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Die Sicherheitsbescheinigungsstelle ist die Agentur, wenn die Güter- oder Personenverkehrsdienste des Antragstellers grenzüberschreitend sind. Der Antragsteller kann die Agentur oder die Sicherheitsbehörde als Sicherheitsbescheinigungsstelle bestimmen, wenn die Güter- oder Personenverkehrsdienste des Antragstellers auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland begrenzt sind.

(3) Für eine Änderung einer Sicherheitsbescheinigung, die das geografische Tätigkeitsgebiet erweitert, ist die Behörde zuständig, die die Sicherheitsbescheinigung erstmals erteilt hat. Soll das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeweitet werden, so ist abweichend von Satz 1 ausschließlich die Agentur für die Änderung der Sicherheitsbescheinigung zuständig.

(4) Ist die Agentur Sicherheitsbescheinigungsstelle, bewertet die Sicherheitsbehörde, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen die jeweils einschlägigen Sicherheitsvorschriften erfüllt. Stimmt die Agentur der Bewertung der Sicherheitsbehörde nicht zu, ist das Verfahren nach Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 anzuwenden.

§ 6

Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben eine Sicherheitsbescheinigung bei der Sicherheitsbescheinigungsstelle über die zentrale Anlaufstelle zu beantragen. Der Antrag kann auf eine erstmalige Erteilung, auf eine Erneuerung oder auf eine Änderung einer Sicherheitsbescheinigung gerichtet sein.

(2) Ist die Sicherheitsbehörde Sicherheitsbescheinigungsstelle, sind der Antrag und die für den Antrag erforderlichen Unterlagen in deutscher Sprache vorzulegen.

§ 7

Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets

(1) Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets beabsichtigt, hat es die Änderung der Sicherheitsbescheinigung zu beantragen. Mit dem Antrag sind die Nachweise nach § 4 bezogen auf das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet einzureichen.

(2) Eine Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets liegt nicht vor, wenn

1. das Eisenbahnverkehrsunternehmen beabsichtigt, am Eisenbahnbetrieb bis in Bahnhöfe von Grenzbetriebsstrecken benachbarter Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften teilzunehmen, und
2. das Einvernehmen mit den zuständigen Sicherheitsbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union hergestellt worden ist oder eine entsprechende Vereinbarung mit dem Nachbarstaat besteht.

§ 8

Überprüfung nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763

(1) Hat die Sicherheitsbescheinigungsstelle einem Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung nicht oder nicht vollständig entsprochen, kann der Antragsteller innerhalb eines Monats nach Eingang der ablehnenden Entscheidung eine Überprüfung nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 beantragen.

(2) Die Überprüfung erfolgt innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Überprüfungsantrags.

(3) Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der Beschwerdekammer nach Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 Beschwerde einlegen.

§ 9

Änderung einer Sicherheitsbescheinigung

(1) Wenn sich Art und Umfang der Eisenbahnverkehrsdienste wesentlich ändern, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen unverzüglich die Änderung der Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

(2) Die Sicherheitsbescheinigungsstelle kann im Fall wesentlicher Änderungen von Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit eine Überprüfung der Sicherheitsbescheinigung durchführen.

§ 10

Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung

(1) Die Sicherheitsbescheinigung kann ganz oder teilweise widerrufen werden, wenn

1. die Bescheinigung nicht in der vorgeschriebenen Weise genutzt wird,
2. die Bescheinigung nicht vor Ablauf eines Jahres nach ihrer Ausstellung genutzt wird oder
3. sich die Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit wesentlich geändert haben.

(2) Wird eine Sicherheitsbescheinigung ganz oder teilweise widerrufen, kann der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung eine Überprüfung entsprechend § 8 verlangen.

(3) Im Übrigen bleiben die verwahrungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über die Aufhebung von Verwaltungsakten unberührt, wenn die Sicherheitsbehörde Sicherheitsbescheinigungsstelle war.

§ 11

Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung der Agentur

(1) Die Sicherheitsbehörde kann bei der Agentur beantragen, die Sicherheitsbescheinigung ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn die Sicherheitsbehörde

1. festgestellt hat, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem die Agentur die Sicherheitsbescheinigung erteilt hat, die Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung nicht mehr erfüllt, oder
2. gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem die Agentur die Sicherheitsbescheinigung erteilt hat, Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 Satz 1³ des Allgemeinen Eisenbahngesetzes getroffen hat, die länger als drei Monate wirksam sind, um ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko abzuwehren.

(2) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Agentur und der Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 17 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 gilt das Verfahren nach Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 entsprechend. Maßnahmen, die die Sicherheitsbehörde nach § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes getroffen hat, werden ausgesetzt, wenn die Sicherheitsbescheinigung nach Durchführung des Verfahrens nicht widerrufen oder nur teilweise widerrufen wird.

§ 12

Unverhältnismäßige Maßnahmen

Hält die Agentur im Fall des § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die von der Sicherheitsbehörde getroffenen Maßnahmen für unverhältnismäßig, findet das Verfahren nach Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 Anwendung.

§ 13

Unterrichtungspflichten der Sicherheitsbehörde über Sicherheitsbescheinigungen

(1) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur über die zentrale Anlaufstelle unverzüglich, bei erstmaliger Erteilung spätestens innerhalb von zwei Wochen, über die erstmalige Erteilung, die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung.

(2) Die Unterrichtung enthält

1. Name und Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, dem eine Sicherheitsbescheinigung erstmalig erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen worden ist,
2. Angaben zu Art und Umfang der Eisenbahnverkehrsdienste,
3. das Ausstellungsdatum der Sicherheitsbescheinigung,
4. die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung,
5. die Bezeichnung des von der Sicherheitsbescheinigung erfassten geografischen Tätigkeitsgebiets sowie
6. im Fall eines Widerrufs der Sicherheitsbescheinigung die Gründe für den Widerruf.

³ § 5a Absatz 2 Satz 2 AEG wird mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der EU angefügt.

Kapitel 2

Sicherheitsgenehmigungen

§ 14

Voraussetzungen für die Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung

Die Sicherheitsgenehmigung ist für bestimmte Schienennetze oder Schienenwege des übergeordneten Netzes zu erteilen, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Nachweis erbringt, dass es

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllt, und
2. die besonderen Anforderungen für eine sichere Planung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Schienenwege einschließlich der Steuerungs- und Sicherungssysteme erfüllt.

§ 15

Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben eine Sicherheitsgenehmigung bei der Sicherheitsbehörde zu beantragen. Der Antrag kann auf eine erstmalige Erteilung, auf eine Erneuerung oder auf eine Änderung einer Sicherheitsgenehmigung gerichtet sein.

(2) Anträge auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung und die für den Antrag erforderlichen Unterlagen sind in deutscher Sprache vorzulegen.

(3) Die Sicherheitsbehörde stellt den Antragstellern einen Leitfaden zur Verfügung, in dem die Anforderungen für Sicherheitsgenehmigungen erläutert sowie die für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen aufgelistet sind.

§ 16

Verfahren für die Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung

(1) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung unverzüglich nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage.

(2) Stellt die Sicherheitsbehörde vor Ablauf der Frist Mängel der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung der Mängel zu geben. Gibt die Sicherheitsbehörde dem Antragsteller Gelegenheit, Mängeln der vorgelegten Unterlagen abzuwehren, so ist die Frist nach Absatz 1 bis zur Behebung der Mängel gehemmt.

(3) Die Sicherheitsgenehmigung gilt fünf Jahre. Sie kann erneuert werden. Soweit ihre Erneuerung bis spätestens sechs Monate vor Ablauf der Geltungsdauer beantragt wird, gilt die jeweilige Sicherheitsgenehmigung bis zur Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Verlängerungsantrag als weiterhin erteilt.

(4) Für Änderungen und den Widerruf einer Sicherheitsgenehmigung gelten die §§ 9 und 10 Absatz 1 und 3 entsprechend.

§ 17

Unterrichtungspflichten der Sicherheitsbehörde über Sicherheitsgenehmigungen

(1) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur über die erstmalige Erteilung, die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer Sicherheitsgenehmigung. Die Unterrichtung hat innerhalb von zwei Wochen nach der erstmaligen Erteilung, der Erneuerung, der Änderung oder dem Widerruf einer Sicherheitsgenehmigung zu erfolgen.

(2) Die Unterrichtung enthält

1. Name und Anschrift des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem eine Sicherheitsgenehmigung erstmalig erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen worden ist,
2. die Bezeichnung des Geltungsbereichs der Sicherheitsgenehmigung,
3. das Ausstellungsdatum der Sicherheitsgenehmigung,
4. die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie
5. im Fall des Widerrufs der Sicherheitsgenehmigung die Gründe für den Widerruf.

Teil 3

Pflichten der Eisenbahnen, der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und der sonstigen Verantwortlichen

§ 18

Pflicht, Voraussetzungen einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung zu erfüllen

Eisenbahnen haben sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung gegolten haben, auch nach der Erteilung erfüllt werden.

§ 19

Pflichten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

(1) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen stellen sicher, dass sich die Instandhaltung richtet nach

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeugs nach Artikel 14 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798 und

2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung und der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.
 - (2) § 20 Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 20

Maßnahmen zur Risikobegrenzung

(1) Eisenbahnen verpflichten bei Änderungen am Eisenbahnsystem gegebenenfalls die Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vertraglich dazu, Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 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 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6; L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung durchzuführen.

(2) Eisenbahnen sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Kontrolle nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 anwenden und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird. Die vertraglichen Vereinbarungen sind auf Verlangen der Agentur oder der Sicherheitsbehörde vorzulegen.

(3) Halter von Eisenbahnfahrzeugen und sonstige Verantwortliche nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes müssen auch ohne vertragliche Vereinbarung dafür sorgen:

1. dass die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Verantwortlichen durchgeführt werden und
2. dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen für den sicheren Betrieb von Eisenbahnen entsprechen.

§ 21

Beseitigungs- und Informationspflicht bei Sicherheitsrisiken

(1) Erkennen

1. die Eisenbahnen,
2. die Halter von Eisenbahnfahrzeugen,
3. die für die Instandhaltung zuständigen Stellen oder
4. sonstige Verantwortliche nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln an der Bauweise oder an der technischen Ausrüstung der strukturellen Teilsysteme unter Berücksichtigung der anwendbaren Betriebsarten, oder erhalten sie Kenntnis davon, müssen sie im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse erforderliche Maßnahmen ergreifen, um das Sicherheitsrisiko unverzüglich zu beseitigen.

(2) Die nach Absatz 1 Verpflichteten müssen das erkannte Sicherheitsrisiko anderen betroffenen Verantwortlichen unverzüglich melden.

§ 22

Informationspflicht im Fall eines Fahrzeugaustausches

Tauschen Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander ein Fahrzeug aus, übermitteln die nach § 21 Absatz 1 verpflichteten Betroffenen einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen.

Teil 4

Berichtspflichten

§ 23

Sicherheitsbericht

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, der Sicherheitsbehörde zum 31. Mai jedes Jahres einen schriftlichen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht, nach Maßgabe des Anhangs I Nummer 4.5.1.2 oder des Anhangs II Nummer 4.5.1.2 der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010 (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 26) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 24

Jahresbericht

(1) Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres. Sie übermittelt den Bericht der Agentur spätestens bis zum 30. September jedes Jahres.

(2) Der Bericht enthält Angaben über:

1. die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798;
2. die Erfahrungen der Eisenbahnen mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden;
3. wichtige Änderungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
4. den Vollzug der Vorschriften über Sicherheitsbescheinigungen sowie über Sicherheitsgenehmigungen in allgemeiner Form;

5. Befreiungen vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach § 7g Absatz 2a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und
6. die Durchführung der Eisenbahnaufsicht in allgemeiner Form.

Teil 5

Schlussbestimmungen

§ 25

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 23 einen Sicherheitsbericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vorlegt.

§ 26

Übergangsregelung

Eisenbahnen sind verpflichtet, der Sicherheitsbehörde den Sicherheitsbericht für das Jahr 2019 nach § 6 der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung in der Fassung vom 26. November 2019 (BGBl. I 1958) vorzulegen. § 23 ist erstmals für den Sicherheitsbericht für das Jahr 2020 anzuwenden.

Artikel 2

Änderung der Eisenbahn- Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung

Die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

„Teil 1 Allgemeine Vorschriften

- | | |
|------|--|
| § 1 | Anwendungsbereich |
| § 2 | Begriffsbestimmungen |
| § 3 | Grundlegende Anforderungen |
| § 4 | Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften |
| § 5 | Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität |
| § 5a | Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität |

- § 6 Zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anzuwendende Vorschriften
- § 7 Notifizierung von technischen Vorschriften
- § 8 Nebenbestimmungen

Teil 2 Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung und Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 1 Erteilung einer Genehmigung

- § 9 Erfordernis der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahmegenehmigung
- § 10 Genehmigungsstelle
- § 10a Bestandteile der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken

Kapitel 2 Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen

- § 11 Voraussetzungen und Verfahren
- § 12 Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp
- § 13 Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen
- § 14 Vorgehen im Fall eines Widerrufs einer Genehmigung

Kapitel 3 Probefahrten

- § 15 Probefahrten

Kapitel 4 Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

- § 16 Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind
- § 17 Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind
- § 18 Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Pflichten des Antragstellers
- § 19 Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 5 Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur nach Aufrüstung oder Erneuerung

- § 20 Aufrüstung und Erneuerung
- § 21 Anzeige bei Aufrüstung und Erneuerung
- § 22 Verfahren bei Aufrüstung und Erneuerung
- § 23 Zwischenzustände und zwischenzeitliche Betriebsaufnahme

Teil 3 Interoperabilitätskomponenten, Bauprodukte und Systeme

- § 24 Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten
- § 25 Interoperabilitätskomponenten, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen
- § 25a Maßnahmen gegenüber dem Hersteller, wenn Interoperabilitätskomponenten die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen
- § 26 Verwendung von Bauprodukten und Anwendung von Bauarten
- § 27 Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen
- § 28 Marktaufsicht

Teil 4 Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

- § 29 Pflichten der Eisenbahnen, der Halter und Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen sowie der für die Instandhaltung zuständigen Stellen
- § 29a Prüfungen vor der Nutzung eines genehmigten Fahrzeugs
- § 30 Pflichten bei Maßnahmen zur Aufrüstung oder Erneuerung
- § 31 Weitere Unterrichtungspflichten
- § 32 Aufbewahrungs-, Weitergabe- und Aufzeichnungspflichten

Teil 5 Konformitätsbewertungsstellen

- § 33 Aufgaben der benannten Stellen
- § 34 Aufgaben der bestimmten Stellen
- § 35 Anerkennungsvoraussetzungen
- § 35a Anerkennung der benannten Stellen
- § 35b Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes zur Anerkennung von benannten Stellen
- § 35c Anerkennung der bestimmten Stellen
- § 36 Rücknahme und Widerruf; Einstellung der Tätigkeit
- § 37 Unterauftragsvergabe
- § 37a Vorgehen der Konformitätsbewertungsstelle bei Nichterfüllung der Anforderungen durch den Hersteller
- § 37b Meldepflichten der Konformitätsbewertungsstellen
- § 37c Weitere Pflichten der Konformitätsbewertungsstellen
- § 37d Mitarbeit in Koordinierungsgruppen

Teil 6 Register für Fahrzeuge und Fahrzeugkennzeichnung

- § 38 Fahrzeugeinstellungsregister
- § 38a Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister
- § 39 Fahrzeugkennzeichnung

§ 40 Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

Teil 7 Schlussbestimmungen

§ 41 Ordnungswidrigkeiten

§ 42 Übergangsvorschriften

§ 43 Befristung

Anlage 1 Umsetzung von Entscheidungen und Beschlüssen der Kommission über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

Anlage 2 Übrige Eisenbahninfrastruktur

Anlage 3 (weggefallen)

Anlage 4 Maßnahmen, die für die Bestandteile des Eisenbahnsystems als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung einzustufen sind

Anlage 5 Maßnahmen, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten einzustufen sind

Anlage 6 Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

Anlage 7 Gegenstand einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen“.

2. Die §§ 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„ § 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Bedingungen für das Inverkehrbringen und für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nach Maßgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Die Bedingungen betreffen

1. die Planung,
2. den Bau,
3. das Inverkehrbringen,
4. die Inbetriebnahme,
5. den Betrieb,
6. die Instandhaltung,
7. die Aufrüstung und
8. die Erneuerung

von Bestandteilen des Eisenbahnsystems.

(3) Die Verordnung gilt für das regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

(4) Die Verordnung gilt nicht für

1. nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen und ausschließlich hierauf genutzte Fahrzeuge,
2. Fahrzeuge, die von Eisenbahninfrastrukturen, die in den Zuständigkeitsbereich der Länder fallen, in den nächsten Bahnhof verkehren, der in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes fällt, sowie
3. Fahrzeuge, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt werden.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind:

1. „Akkreditierung“ die Akkreditierung im Sinne von Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) in der jeweils geltenden Fassung;
2. „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert wird;
3. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ der Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
4. „benannte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie (EU) 2016/797, die damit betraut ist, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für strukturelle Teilsysteme nach Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchzuführen;
5. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur;
6. „bestimmte Stelle“ eine Stelle im Sinne des Kapitels VI der Richtlinie (EU) 2016/797, die damit betraut ist, das Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 8 in Verbindung mit Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchzuführen;
7. „Durchgangsstrecke“ ein Streckenabschnitt zwischen zwei festgelegten Bahnhöfen im Inland, der über ausländisches Staatsgebiet führt, sowie ein Streckenabschnitt zwischen zwei festgelegten Bahnhöfen im Ausland, der über deutsches Staatsgebiet führt;

8. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems nicht verändert wird;
9. „erstmalige Inbetriebnahme der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur“ die Inbetriebnahme nach erfolgter Errichtung einer neuen Strecke, eines neuen Bahnhofs oder Haltepunktes an einer neuen Strecke, mit der eine bislang noch nicht bestehende Verbindung geschaffen wird;
10. „Fahrzeugtyp“ ein Typ entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen eines Fahrzeugs, der nach einem einschlägigen Prüfungsmodul in einem Baumuster oder einer Entwurfsprüfbescheinigung beschrieben ist;
11. „Grenzbetriebsstrecke“ der Streckenabschnitt zwischen festgelegten Bahnhöfen beiderseits einer Staatsgrenze, einschließlich dieser Bahnhöfe;
12. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;
13. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein strukturelles Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, wobei sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software umfasst sind;
14. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung
 - a) einer Interoperabilitätskomponente,
 - b) eines Bauprodukts,
 - c) eines sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systems oder seiner Bestandteile oder
 - d) eines Fahrzeugsin Betriebsbereitschaft;
15. „Konformitätsbewertung“ das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;
16. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion anerkannt worden ist; eine solche Stelle gilt nach der Benennung durch die Anerkennungsstelle als benannte Stelle oder nach der Bestimmung durch die Anerkennungsstelle als bestimmte Stelle;
17. „notifizierte technische Vorschriften“ die notifizierten nationalen technischen Vorschriften 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; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist, oder nach Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/797, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;

18. „Probefahrten“ Fahrten zur praktischen Erprobung noch nicht genehmigter technischer oder betrieblicher Parameter struktureller Teilsysteme oder Fahrten zur Erprobung der sicheren Integration der strukturellen Teilsysteme untereinander; die Erprobung ist nur vorübergehend und schließt einen bestimmungsgemäßen Betrieb, insbesondere die Beförderung von Personen und Gütern, aus;
19. „Prüfsachverständiger“ eine unabhängige, fachkundige natürliche Person nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die die Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt;
20. „sichere Integration“ die Maßnahme zur Sicherstellung, dass die Eingliederung eines Elements, wie beispielsweise ein neuer Fahrzeugtyp, ein Netzprojekt, ein Teilsystem, ein Bauteil, ein Verfahren, eine Komponente, eine Software oder eine Organisation, in ein bestehendes System keine inakzeptablen Risiken für das Gesamtsystem zur Folge hat;
21. „sicherungstechnische Systeme“ Systeme in der Signaltechnik und der Telekommunikationstechnik, die zur Sicherheit im Eisenbahnsystem beitragen;
22. „technische Kompatibilität“ die Fähigkeit von zwei oder mehr Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, die mindestens über eine gemeinsame Schnittstelle verfügen, zusammenzuwirken und dabei ihre eigenen betrieblichen Auslegungsmerkmale und ihr erwartetes Leistungsniveau zu behalten;
23. „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ Spezifikationen im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797, der Richtlinie 2008/57/EG, der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6) oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1), die jeweils zuletzt durch die Richtlinie 2007/32/EG (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63) geändert worden sind, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität gewährleisten;
24. „technische Vorschriften“ die nationalen technischen Vorschriften, die zusätzlich zu den notifizierten technischen Vorschriften im Bereich der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;
25. „Teilprüfung“ eine auf einen vom Antragsteller definierten in sich abgeschlossenen Teil des Antragsgegenstands beschränkte Prüfung;
26. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführten strukturellen und funktionellen Teile des Eisenbahnsystems;
27. „übrige Eisenbahninfrastruktur“ alle baulichen Anlagen, die nicht in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung enthalten sind;
28. „veränderte oder nicht übereinstimmende Teile“ alle Teile eines Bestandteils des Eisenbahnsystems, die im Rahmen einer angezeigten Aufrüstung oder Erneuerung verändert werden;
29. „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in dem oder denen ein Fahrzeug im Eisenbahnbetrieb eingesetzt werden soll;

30. „Zeitpunkt der Antragstellung“ Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Genehmigung eines Bestandteils des Eisenbahnsystems beim Eisenbahn-Bundesamt;
 31. „zentrale Anlaufstelle“ das Informations- und Kommunikationssystem im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung;
 32. „zwischenzeitliche Betriebsaufnahme“ die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf einer Eisenbahninfrastruktur, die noch nicht den baulichen Endzustand erreicht hat;
 33. „Zwischenzustände“ für einen Übergangszeitraum bestehende, in sich abgeschlossene Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur, die sich infolge des baulichen Fortschritts ergeben und nicht den baulich realisierten Endzustand der Gesamtmaßnahme darstellen.“
3. In § 3 wird das Wort „strukturellen“ gestrichen und die Angabe „Richtlinie 2008/57/EG“ durch die Angabe „Richtlinie (EU) 2016/797“ ersetzt.
 4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sind ausgenommen

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Netzen genutzte Fahrzeuge;
2. Infrastrukturen, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind;
3. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Infrastrukturen genutzt werden, die nicht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz dem übergeordneten Netz zugeordnet sind;
4. Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe c bis h des Eisenbahnregulierungsgesetzes sowie Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen fahren.

Satz 1 gilt weder für Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore noch für Fahrzeuge, die auf diesen Strecken verkehren. Nach Satz 1 ausgenommene Fahrzeuge dürfen bis in den nächsten Bahnhof einer nicht ausgenommenen Infrastruktur verkehren. Satz 1 gilt nicht für die Festlegung, ob eine Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen einer Genehmigung bedarf.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Abweichend von Absatz 2 Satz 1 müssen die Bestandteile des Eisenbahnsystems, die unter die vorgenannte Vorschrift fallen, ausschließlich die technischen Anforderungen folgender Verordnungen erfüllen:

1. der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich

der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,

2. der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 108) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und
3. der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 89) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

Die §§ 5 und 5a gelten entsprechend.“

- c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 wird das Wort „Umrüstung“ durch das Wort „Aufrüstung“ ersetzt.
 - bb) In Satz 4 werden das Wort „Umrüstungen“ durch das Wort „Aufrüstungen“ und das Wort „Umrüstung“ durch das Wort „Aufrüstung“ ersetzt.
5. § 5 wird durch die folgenden §§ 5 und 5a ersetzt:

„§ 5

Ausnahmen von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

In den folgenden Fällen können Ausnahmen von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zugelassen werden:

1. bei Vorhaben, die den Neubau, die Erneuerung oder die Aufrüstung einer Strecke oder von Fahrzeugen oder eines Teils davon betreffen, soweit diese Vorhaben zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung einer Eisenbahninfrastruktur oder von Fahrzeugen, soweit die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens oder den Zusammenhang des Eisenbahnsystems in der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt;
3. bei Fahrzeugen, die auch in Drittländern mit einer anderen Spurweite als der Regelspurweite verkehren sollen;

4. soweit nach einem Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags oder einer Naturkatastrophe eine rasche Wiederherstellung des Netzes bei teilweiser oder vollständiger Anwendung der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität wirtschaftlich nicht zumutbar oder technisch nicht sinnvoll ist; die Nichtanwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes begrenzt.

§ 5a

Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Der Antrag auf Zulassung von Ausnahmen von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Antrag ist schriftlich oder elektronisch zu stellen. Der Antragsteller muss dem Antrag die Unterlagen nach Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG beifügen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird.

(2) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt Mängel in dem Antrag fest, gibt es dem Antragsteller unter Angabe der Gründe Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 7 Absatz 3 oder 4 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 über den Antrag. Es übermittelt der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation für die Interoperabilität eine Liste der Vorhaben nach § 5 Nummer 1 in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium auf deutschem Gebiet.

(4) In den in § 5 Nummer 2 und Nummer 3 genannten Fällen ergeht die Entscheidung, nachdem das in Artikel 7 Absatz 4 Satz 3 und 4 sowie Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannte Verfahren durchgeführt worden ist.

(5) Sofern das Eisenbahn-Bundesamt Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach § 5 Nummer 1, 2 und 3 zulässt, erstellt es ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.

(6) Abweichend von Absatz 4 kann das Eisenbahn-Bundesamt zulassen, dass der Antragsteller vor Abschluss des dort genannten Verfahrens die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anwendet.

(7) Die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antrag ergeht schriftlich oder elektronisch.“

6. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 2 werden die Wörter „, die die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ergänzen,“ gestrichen.

- bb) In Nummer 3 wird nach dem Wort „Energie,“ das Wort „streckenseitige“ eingefügt.

- b) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
 - c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 2 und Satz 2 wird aufgehoben.
7. In § 7 werden die Absätze 2 bis 4 durch die folgenden Absätze 2 bis 7 ersetzt:

„(2) Für strukturelle Teilsysteme sind nach Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 die Änderungen bereits notifizierter technischer Vorschriften zu notifizieren, die gelten

1. für einzelne technische Aspekte, die sich auf grundlegende Anforderungen beziehen und die nicht ausdrücklich in einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität behandelt werden, einschließlich der offenen Punkte,
2. für die in den einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität eindeutig bezeichneten Sonderfälle,
3. zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz erfolgt.

Es ist auch zu notifizieren, wenn die notifizierten Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität überflüssig geworden sind.

(3) Für Fahrzeuge sowie das Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind außerdem die technischen Vorschriften zu notifizieren, die Grundlage der Prüfung der technischen Kompatibilität

1. der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander sind und
2. des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz sind.

(4) Für strukturelle Teilsysteme können neue zu notifizierende technische Vorschriften nur erlassen werden,

1. wenn eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht, oder
2. wenn sie als dringliche Präventionsmaßnahme erlassen werden, insbesondere nach einem Unfall.

(5) Das Eisenbahn-Bundesamt übermittelt der Kommission und der Agentur nach Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 den Entwurf einer neuen technischen Vorschrift spätestens drei Monate vor der geplanten Veröffentlichung der neuen Vorschrift.

(6) Werden für strukturelle Teilsysteme neue technische Vorschriften als dringliche Präventionsmaßnahmen erlassen, können die neuen nationalen Vorschriften unverzüglich angewendet werden. Das Eisenbahn-Bundesamt notifiziert die neue technische Vorschrift umgehend nach Erlass und begründet deren Dringlichkeit.

(7) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen der zu notifizierenden technischen Vorschriften. Es gilt der Stand der Übermittlung nach Absatz 5.“

8. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8

Nebenbestimmungen

Die Genehmigungen oder Zulassungen nach den §§ 16, 17, 20, 26 und 27 können mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist.“

9. Teil 2 wird wie folgt gefasst:

„Teil 2

Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung und Inbetriebnahmegenehmigung

Kapitel 1

Erteilung einer Genehmigung

§ 9

Erfordernis der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Das erstmalige Inverkehrbringen eines Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen.

(2) Die erstmalige Inbetriebnahme eines Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die erstmalige Inbetriebnahme der übrigen Eisenbahninfrastruktur bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung. Satz 1 gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben.

(3) Das Inverkehrbringen eines aufgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugs, bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll.

(4) Einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf die Inbetriebnahme

1. eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie
2. einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur,

wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll. Die in Anlage 5 genannten Maßnahmen gelten als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten, für die es keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

§ 10

Genehmigungsstelle

(1) Die Genehmigungsstelle erteilt auf Antrag

1. Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen,
2. Fahrzeugtypgenehmigungen,
3. Inbetriebnahmegenehmigungen und
4. Genehmigungen für Probefahrten.

(2) Die Genehmigungsstelle für Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und für Fahrzeugtypgenehmigungen ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agentur), wenn sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs in mehreren Mitgliedstaaten befindet. Der Antragsteller kann die Agentur oder das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsstelle für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und für Fahrzeugtypgenehmigungen bestimmen, wenn das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf die Bundesrepublik Deutschland begrenzt ist. Für Inbetriebnahmegenehmigungen und Genehmigungen für Probefahrten ist das Eisenbahn-Bundesamt Genehmigungsstelle.

(3) Ist das Eisenbahn-Bundesamt Genehmigungsstelle, sind die Anträge und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen in deutscher Sprache vorzulegen. Ist die Agentur Genehmigungsstelle, sind die Teile des technischen Dossiers, die sich auf das deutsche Verwendungsgebiet beziehen, in deutscher Sprache vorzulegen.

§ 10a

Bestandteile der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken

Bestandteile der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur können auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken nach den Vorschriften des Nachbarstaates

1. errichtet, umgerüstet oder erneuert werden und
2. betrieben werden.

Satz 1 gilt nicht für Bahnübergänge und Anlagen zur Sicherung von Bahnübergängen.

Kapitel 2

Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen

§ 11

Voraussetzungen und Verfahren

(1) Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einer Fahrzeugtypgenehmigung richten sich nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 90 vom 6.4.2018, S. 66) in der jeweils geltenden Fassung und nach Maßgabe dieser Verordnung.

(2) Über die zentrale Anlaufstelle werden

1. Anträge auf Genehmigung für das Inverkehrbringen oder auf Fahrzeugtypgenehmigung gestellt und
2. Informationen eingeholt
 - a) über alle Anträge nach Nummer 1,
 - b) über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie
 - c) über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer.

(3) Die Genehmigung für das Inverkehrbringen bedarf keiner Änderung, wenn

1. das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf Bahnhöfe von Grenzbetriebsstrecken benachbarter Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit ähnlichen Netzmerkmalen erweitert wird und
2. die zuständigen Sicherheitsbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten angehört worden sind.

Satz 1 gilt auch für Durchgangsstrecken.

§ 12

Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp

(1) Für Fahrzeuge oder für eine Serie von Fahrzeugen, die mit einem genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmen, ist eine Genehmigung für das Inverkehrbringen ohne weitere technische Prüfung zu erteilen auf der Grundlage einer Typenkonformitätserklärung nach Artikel 10 in Verbindung mit Anhang VI der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 der Kommission vom 12. Februar 2019 über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des

Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 201/2011 der Kommission (ABl. L 42 vom 13.2.2019, S. 9) in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Werden an den zu genehmigenden oder hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbaren Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt, auf Grund derer die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 Satz 1⁴ des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, darf der Inhaber der Typgenehmigung oder der Halter von Eisenbahnfahrzeugen weitere mit dem Fahrzeugtyp übereinstimmende Fahrzeuge nur dann als konform zum Fahrzeugtyp erklären und eine Genehmigung beantragen, wenn sie frei von diesen Mängeln sind.

(3) Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die auf der Grundlage einer Fahrzeugtypgenehmigung erteilt worden sind, bleiben gültig, auch wenn eine Fahrzeugtypgenehmigung nach Artikel 24 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 geändert wird.

§ 13

Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen, die die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen

(1) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp,

1. das oder der bestimmungsgemäß verwendet wird und
2. für das oder den eine Genehmigung für das Inverkehrbringen oder eine Typgenehmigung vorliegt,

die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet es die Eisenbahn, die das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, die Agentur und die betroffenen Sicherheitsbehörden über den Vorfall.

(2) Erfüllt ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp nach Absatz 1 die grundlegenden Anforderungen nicht, fordert das Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahn oder den Halter des Eisenbahnfahrzeugs auf, Maßnahmen zu ergreifen, damit dieses Fahrzeug oder dieser Fahrzeugtyp die grundlegenden Anforderungen erfüllt.

(3) Beschränkt sich die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebiets des betreffenden Fahrzeugs und bestand diese Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so ändert die Genehmigungsstelle die Genehmigung, dass sie für die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets nicht gilt.

(4) Führen die ergriffenen Maßnahmen nach Absatz 2 oder die Verpflichtung nach § 29 Absatz 1 nicht zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und führt dieser Umstand zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so kann das Eisenbahn-Bundesamt vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen.

⁴ § 5a Absatz 2 Satz 2 AEG wird mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der EU angefügt.

§ 14

Vorgehen im Fall eines Widerrufs einer Genehmigung

(1) Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, darf das entsprechende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt werden und sein Verwendungsgebiet darf nicht erweitert werden.

(2) Wird eine Fahrzeugtypgenehmigung widerrufen, dürfen Fahrzeuge, die auf den genehmigten Fahrzeugtyp aufbauen, nicht in den Verkehr gebracht werden. Falls sie in den Verkehr gebracht worden sind, sind sie durch die entsprechenden Halter von Eisenbahnfahrzeugen aus dem Verkehr zu nehmen.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt stellt sicher, dass alle, die Fahrzeuge des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Fahrzeugtyps einsetzen, von dem Widerruf unterrichtet werden, soweit sie dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt sind. Die unterrichteten Eisenbahnen haben zu prüfen, ob ihre Fahrzeuge ebenfalls die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen.

Kapitel 3

Probefahrten

§ 15

Probefahrten

(1) Eisenbahnen und Fahrzeughalter dürfen ohne Genehmigung Probefahrten durchführen, wenn hierbei die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht beeinträchtigt wird.

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Fahrzeughalter, das oder der die Probefahrt durchführt, hat sich mit dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen. Das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dem Ersuchenden die Probefahrt innerhalb von drei Monaten nach dem erstmaligen Ersuchen zu gewähren, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.

(3) Werden Probefahrten nicht innerhalb von drei Monaten nach dem erstmaligen Ersuchen seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gewährt, kann das Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung von Probefahrten anordnen, wenn die sichere Durchführung der Probefahrt gewährleistet ist.

(4) Probefahrten bedürfen nur dann einer Genehmigung, wenn bei den Fahrten auf den jeweiligen Strecken oder beim Befahren von Gleisbögen abgewichen werden soll von

1. zulässigen Radsatzlasten und Fahrzeuggewichten je Längeneinheit,
2. geltenden Maßen der Bezugslinie,
3. vorgeschriebenen und bestimmungsgemäß betriebenen Zugfunk- und Zugbeeinflussungsanlagen,
4. festgelegten Bremswegen oder

5. zulässigen Geschwindigkeiten.

Gegenstand dieser Genehmigung ist ausschließlich die Zulässigkeit der Abweichungen von den in Satz 1 genannten Parametern. Soweit eine Genehmigung nach Satz 1 vorliegt, bedarf es im genehmigten Umfang keiner anderen eisenbahnrechtlichen Ausnahmegenehmigung.

(5) Die Genehmigung nach Absatz 4 ist schriftlich oder elektronisch zu beantragen.

(6) Die Genehmigung nach Absatz 4 ist zu erteilen, wenn der Antragsteller

1. für die beantragten Probefahrten ein Risikomanagementverfahren nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 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 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6; L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung durchgeführt hat und
2. durch eine schriftliche oder elektronische Erklärung nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 bestätigt, dass alle für die Art und den Umfang der beantragten Probefahrten ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden.

Kapitel 4

Erteilung einer erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur

§ 16

Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind

(1) Sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen, wenn der Antragsteller nachweist, dass die betreffende Infrastruktur oder Anlage die grundlegenden Anforderungen erfüllt. Hierbei hat der Antragsteller insbesondere die technische Kompatibilität und die sichere Integration nachzuweisen. Dieser Nachweis gilt als erbracht mit Vorlage folgender Unterlagen:

1. einer EG-Prüferklärung nach
 - a) Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Verbindung mit Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 einschließlich eines technischen Dossiers nach Anhang IV Nummer 2.4 der Richtlinie (EU) 2016/797, nachdem eine benannte Stelle ein EG-Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchgeführt und hierzu eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgestellt hat,

- b) Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Verbindung mit Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 einschließlich eines technischen Dossiers nach Anhang IV Nummer 2.4 der Richtlinie (EU) 2016/797, nachdem eine bestimmte Stelle ein Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 8 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchgeführt und hierzu eine Bescheinigung über die Konformität mit den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften ausgestellt hat; diese EG-Prüferklärung bezieht sich auch auf die Einhaltung derjenigen Vorschriften, die im Fall der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 anstelle der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu beachten sind,
2. einer Erklärung des Antragstellers, dass der Bestandteil des Eisenbahnsystems die grundlegenden Anforderungen erfüllt und insbesondere die technische Kompatibilität sowie die sichere Integration gewährleistet sind,
3. einer Erklärung des Antragstellers, dass
 - a) alle ermittelten Gefährdungen und damit verbundenen Risiken auf einem vertretbaren Niveau gehalten werden und
 - b) eine Bewertungsstelle einen Sicherheitsbewertungsbericht nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 erstellt hat, wenn
 - aa) eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität die Durchführung des Risikomanagementverfahrens nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorschreibt oder
 - bb) der Antragsteller bestätigt hat, dass eine signifikante Änderung vorliegt,
4. einer Freigabe der geprüften Planung,
5. einer Bestätigung der Verwendbarkeit der Bauprodukte, der sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systeme und von deren Bestandteilen oder der Anwendbarkeit der Bauarten,
6. eines Nachweises über die durchgeführte Bauüberwachung und
7. der notwendigen Abnahmeprüfungen.

Der Antragsteller ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss.

(2) Zusätzlich zu Absatz 1 Satz 3 ist für eine Inbetriebnahmegenehmigung des Teilsystems streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, das die Ausrüstung umfasst mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

die Zustimmung der Agentur zu dem Vorhaben vorzulegen, nachdem das Verfahren nach Artikel 19 Absatz 3 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchgeführt worden ist. Wird nach der Zustimmung der Agentur der Entwurf der Leistungsentscheidung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen geändert, ist das Verfahren nach Artikel 19 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Verbindung mit Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchzuführen. Die Übereinstimmung mit dem erzielten Ergebnis des Verfahrens nach Satz 2 ist vorzulegen.

(3) Wenn der Antragsteller bestätigt, dass eine Änderung nicht signifikant ist, hat er über die Änderung Aufzeichnungen zu führen. Die Aufzeichnungen hat der Antragsteller der Genehmigungsstelle auf Verlangen vorzulegen.

(4) Für die Nachweise nach Absatz 1 Satz 3 Nummer 4, 5 und 7 sind die technischen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Vorschriften müssen Prüfsachverständige nach § 4b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Prüfbescheinigungen bestätigen. Bei sicherheitsrelevanten und signifikanten Änderungen, bei welchen eine unabhängige Bewertungsstelle gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 zum Einsatz kommen muss, kann die Bestätigung für den Nachweis gemäß Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 auch von einer unabhängigen Bewertungsstelle kommen.

§ 17

Voraussetzungen für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind

Sofern Technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden sind, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen, wenn die folgenden Vorschriften entsprechend erfüllt sind:

1. für strukturelle Teilsysteme: § 16 Absatz 1 Satz 2 und 3 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 bis 7 und Satz 4 sowie Absatz 3 und 4,
2. für die übrige Eisenbahninfrastruktur: § 16 Absatz 1 Satz 2 und 3 Nummer 2 bis 7 sowie Absatz 3 und 4.

§ 18

Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Pflichten des Antragstellers

(1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Antrag und die zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen nach § 16 Absatz 1 Satz 3, Absatz 2 und nach Anlage 6 der Genehmigungsstelle 24 Monate vor dem geplanten Inbetriebnahmeterrmin, spätestens zehn Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

(2) Werden innerhalb eines strukturellen Teilsystems mehrere Teilprüfungen vorgenommen und dafür verschiedene Stellen eingesetzt, hat der Antragsteller die Teilprüfungen zusammenzuführen und deren Kohärenz sicherzustellen. Dafür kann er eine Stelle beauftragen.

(3) Der Antragsteller hat der Genehmigungsstelle zusätzlich zu dem Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine Liste der nach § 6 anzuwendenden Vorschriften vorzulegen. In diese Liste sind aufzunehmen und zu begründen etwaige Abweichungen von

1. den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
2. den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften und,
3. soweit erforderlich, den technischen Vorschriften.

Gleichzeitig sind die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anzugeben oder Nachweise zu führen, dass mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet ist.

(4) Der Antragsteller hat einen Inbetriebnahmeverantwortlichen oder einen anderen geeigneten Mitarbeiter zu bestellen, der insbesondere prüft und bestätigt, dass

1. sicher gebaut, insbesondere die Bauüberwachung durchgeführt worden ist,
2. alle notwendigen Prüfungen zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen einschließlich notwendiger Schnittstellenbetrachtungen durchgeführt worden sind,
3. die Anforderungen und Nachweise nach § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 bis 7 vollständig erbracht worden sind,
4. soweit einschlägig, alle Auflagen aus den Nachweisen nach Nummer 3 umgesetzt worden sind und
5. Auflagen und Nebenbestimmungen aus Inbetriebnahmegenehmigungen beachtet sowie vorhandene Mängel innerhalb einer durch ihn zu bestimmenden, angemessenen Frist beseitigt worden sind.

(5) Soweit von technischen Vorschriften abgewichen wird, sind Nachweise zu führen, dass mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet ist. Zu diesem Zweck ist ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durchzuführen. Wenn keine signifikanten Änderungen nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 vorliegen, ist die Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode notwendig. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Basis der Ergebnisse des Risikomanagementverfahrens eine Zustimmung im Einzelfall erteilen.

§ 19

Verfahren für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung

(1) Die Genehmigungsstelle prüft die Antragsunterlagen auf deren Vollständigkeit und Prüffähigkeit und bestätigt dem Antragsteller innerhalb eines Monats nach deren Vorlage die Vollständigkeit und Prüffähigkeit. Anschließend prüft sie die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet spätestens vier Monate nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen über den Antrag. Stellt die Genehmigungsstelle vor Ablauf der jeweiligen Frist Mängel an den Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 3 ist die Frist nach Satz 1 oder 2 bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(2) Betrifft die Inbetriebnahmegenehmigung die Ausrüstung mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

so überprüft die Genehmigungsstelle zusätzlich zur Nachvollziehbarkeit der Antragsunterlagen, ob diese Unterlagen mit der Zustimmung der Agentur nach Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 übereinstimmen. Gegebenenfalls überprüft die Genehmigungsstelle die Übereinstimmung der Antragsunterlagen mit dem Ergebnis des nach Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchgeführten Verfahrens.

(3) Hat die Genehmigungsstelle begründete Zweifel an der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, kann sie vor der Entscheidung über die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung verlangen, dass der Antragsteller ergänzende Prüfungen durchführen lässt und das Ergebnis dieser Prüfungen vorlegt. Wenn begründete Zweifel zur EG-Prüferklärung nach § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 Buchstabe a vorliegen, unterrichtet die Genehmigungsstelle die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe nach Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797, welche ergänzenden Prüfungen durchzuführen sind.

(4) Begründete Zweifel liegen insbesondere vor, wenn vor der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung

1. bekannt ist, dass bei dem zu genehmigenden Bestandteil des Eisenbahnsystems oder bei einem Bestandteil des Eisenbahnsystems, der mit dem zu genehmigenden hinsichtlich der Bauweise und Funktion vergleichbar ist, die Voraussetzungen vorliegen, unter denen die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen kann, oder
2. Erkenntnisse vorliegen über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung
 - a) durch benannte oder bestimmte Stellen, und diese Erkenntnisse eine Rücknahme nach § 36 Absatz 1 oder einen Widerruf nach § 36 Absatz 2 rechtfertigen können, oder
 - b) durch Bewertungsstellen, und diese Erkenntnisse Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 rechtfertigen können.

(5) Erkenntnisse über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung bedeuten nur dann begründete Zweifel, wenn im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung Folgendes erstellt worden ist: durch

1. die benannte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den jeweiligen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
2. die bestimmte Stelle eine Bescheinigung über die Konformität mit den entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften oder
3. die Bewertungsstelle einen Sicherheitsbewertungsbericht.

(6) Die Absätze 3 bis 5 finden entsprechend Anwendung, wenn Erkenntnisse über die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung von Prüfsachverständigen nach § 4b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorliegen.

(7) Die Genehmigungsstelle entscheidet über einen Widerspruch im Rahmen des Verfahrens für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung innerhalb von zwei Monaten.

Kapitel 5

Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur nach Aufrüstung oder Erneuerung

§ 20

Aufrüstung und Erneuerung

Die Inbetriebnahmegenehmigung eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur ist zu erteilen, wenn der Antragsteller nachweist, dass die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und deren Schnittstellen zu den Bestandteilen des Eisenbahnsystems die grundlegenden Anforderungen erfüllen. Hierfür sind die Voraussetzungen nach § 16 oder § 17 zu erfüllen.

§ 21

Anzeige bei Aufrüstung und Erneuerung

(1) Geplante Arbeiten an dem Teilsystem Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie an der übrigen Eisenbahninfrastruktur oder geplante Arbeiten an einem Teil davon, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen, sind der Genehmigungsstelle durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen schriftlich oder elektronisch nach Maßgabe des Absatzes 2 spätestens zehn Wochen vor Baubeginn anzuzeigen.

(2) Der Anzeige sind zur Prüfung Unterlagen beizufügen, die folgende Informationen enthalten:

1. eine Beschreibung der in Betrieb zu nehmenden Anlagen gemäß Nummer 1.1 der Anlage 6,
2. eine Einstufung, ob eine Aufrüstung oder Erneuerung einer in Anlage 4 genannten Maßnahme entspricht,
3. die in Anlage 6 mit einem Sternchen gekennzeichneten Unterlagen, sofern es sich um genehmigungspflichtige Maßnahmen handelt,
4. Angaben zu Inhalt, Umfang und die Dauer der geplanten Zwischenzustände,
5. Angaben zu Inhalt, Umfang und Zeitpunkt der geplanten zwischenzeitlichen Betriebsaufnahmen und
6. Angaben zu Inhalt, Umfang und Zeitpunkt des baulichen Endzustands.

In der Beschreibung nach Nummer 1 sind der Umfang der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile und die Auswirkungen der Aufrüstung oder Erneuerung auf den Bestandteil des Eisenbahnsystems darzulegen. Falls hierbei von der Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität abgewichen werden soll, ist dies zu begründen.

(3) Bei genehmigungspflichtigen Maßnahmen, die im laufenden Betrieb durchgeführt werden, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung den Betrieb vorläufig in eigener Verantwortung nach Maßgabe des § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufnehmen. Die Genehmigungsstelle legt in der Entscheidung nach § 22 Absatz 1 im jeweiligen Einzelfall fest, wann die vollständigen Unterlagen nach Anlage 6 spätestens vorzulegen sind.

§ 22

Verfahren bei Aufrüstung und Erneuerung

(1) Innerhalb eines Monats nach Eingang der Anzeige und der zur Prüfung erforderlichen Unterlagen entscheidet die Genehmigungsstelle, ob die angezeigte Maßnahme nach § 21 einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Stellt die Genehmigungsstelle vor Ablauf der Frist Mängel hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Anzeigenden Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Im Fall des Satzes 2 ist die Frist bis zur Beseitigung der Mängel gehemmt.

(2) Betrifft die angezeigte Maßnahme die Ausrüstung mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

so prüft die Genehmigungsstelle in enger Zusammenarbeit mit der Agentur die eingereichten Unterlagen und entscheidet, ob die angezeigte Maßnahme nach § 21 einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

(3) Entscheidet die Genehmigungsstelle, dass eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, so gilt die Anzeige als Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung. In diesem Fall gilt der Zeitpunkt des Eingangs der Anzeige bei der Genehmigungsstelle als Zeitpunkt der Antragstellung. Die Genehmigungsstelle bestätigt dem Anzeigenden unverzüglich schriftlich oder elektronisch diesen Zeitpunkt, nachdem sie entschieden hat, dass eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

(4) Sind der Genehmigungsstelle sicherheitsrelevante Mängel an dem angezeigten Bestandteil des Eisenbahnsystems oder an hinsichtlich Bauweise und Funktion vergleichbaren Bestandteilen des Eisenbahnsystems bekannt, welche die veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile oder die Auswirkungen auf den Bestandteil des Eisenbahnsystems betreffen, informiert sie den Anzeigenden.

(5) Falls eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, entscheidet die Genehmigungsstelle über die Erteilung der Genehmigung innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen. Für die Prüfung, ob eine Genehmigung erteilt wird, gelten die §§ 16, 17 und 19 entsprechend mit der Maßgabe, dass sich die Prüfung auf den von der Aufrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Bestandteils des Eisenbahnsystems einschließlich seiner Schnittstellen beschränkt.

§ 23

Zwischenzustände und zwischenzeitliche Betriebsaufnahme

(1) Für Zwischenzustände ist keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Die betriebliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb erfolgt durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechend den ein-

zelfallbezogenen Anforderungen des Inbetriebnahmeverantwortlichen oder eines anderen geeigneten Mitarbeiters. Zwischenzustände, die länger als ein Jahr oder länger als eine Fahrplanperiode andauern, gelten als zwischenzeitliche Betriebsaufnahme nach Absatz 2.

(2) Eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb darf ohne Inbetriebnahmegenehmigung nur vorgenommen werden, wenn der Genehmigungsstelle die folgenden Unterlagen vorgelegt werden:

1. die in § 16 Absatz 1 Satz 3 genannten Unterlagen in Form von Zwischenergebnissen und
2. die vorläufigen Inbetriebnahmeunterlagen nach Anlage 6, die durch den Inbetriebnahmeverantwortlichen oder, falls ein Inbetriebnahmeverantwortlicher nicht nach § 18 Absatz 4 bestellt worden ist, durch einen anderen Mitarbeiter nach § 18 Absatz 4 erstellt worden sind.“

10. § 24 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 3 werden die Wörter „Artikel 13 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG“ durch die Wörter „Artikel 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250“ ersetzt.
- b) In Absatz 5 werden die Wörter „Artikels 13 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie 2008/57/EG“ durch die Wörter „Artikels 10 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797“ ersetzt.

11. § 25 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „oder sie vom Markt zu nehmen“ durch die Wörter „, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Kommission“ die Wörter „, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ eingefügt.

12. Nach § 25 wird folgender § 25a eingefügt:

„§ 25a

Maßnahmen gegenüber dem Hersteller, wenn Interoperabilitätskomponenten die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen

(1) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass die EG-Konformitätserklärung oder die EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung unberechtigterweise ausgestellt worden ist, so fordert es den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten auf, dass die Interoperabilitätskomponente

1. nicht auf den Markt gebracht wird oder
2. zurückgerufen wird, wenn sie sich bereits auf dem Markt befindet.

(2) Der Hersteller darf die Interoperabilitätskomponente nach Absatz 1 erst wieder verwenden, wenn diese die Voraussetzungen nach § 24 Absatz 1 erfüllt.

(3) Ist eine EG-Konformitätserklärung unberechtigterweise ausgestellt worden, so unterrichtet das Eisenbahn-Bundesamt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die getroffenen Maßnahmen nach Absatz 1.“

13. In § 27 Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 9 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 bis 3“ ersetzt.
14. Dem § 28 wird folgender Absatz 3 angefügt:
- „(3) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass ein der Marktaufsicht unterfallender Gegenstand nach Absatz 1 die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, kann es
1. dessen Einsatzbereich beschränken,
 2. seine Verwendung verbieten,
 3. ihn vom Markt nehmen lassen oder
 4. ihn zurückrufen.“
15. § 29 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Stellt eine Eisenbahn oder ein Halter von Eisenbahnfahrzeugen während des Betriebs fest, dass ein von ihr oder ihm genutztes Fahrzeug eine der grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so ergreift sie oder er die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um diese Anforderungen wieder zu erfüllen.“
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:
- „(2) Sobald den Eisenbahnen und den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen Hinweise vorliegen, dass die grundlegenden Anforderungen zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht erfüllt waren, informieren sie hierüber die Agentur, das Eisenbahn-Bundesamt und die betroffenen Sicherheitsbehörden.“
- c) Der Absatz 2 wird Absatz 3 und wie folgt gefasst:
- „(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Daten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 312) in der jeweils geltenden Fassung
1. bis zum 31. Dezember 2020 an das Eisenbahn-Bundesamt zu übermitteln und
 2. ab dem 1. Januar 2021 in die webgestützte Anwendung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters zu übertragen.
- Abweichend von Satz 1 darf für Durchgangsstrecken im Inland das Infrastrukturregister nach den Vorschriften des Staates geführt werden, in dessen Eisenbahnsystem die Durchgangsstrecke beginnt und endet.“
- d) Der Absatz 3 wird Absatz 4.
16. Nach § 29 wird folgender § 29a eingefügt:

„§ 29a

Prüfungen vor der Nutzung eines genehmigten Fahrzeugs

Bevor ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Fahrzeug in dem Verwendungsgebiet einsetzt, das in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegeben ist, prüft es, ob

1. das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen hat und ordnungsgemäß registriert worden ist,
2. das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist und
3. sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt.“

17. § 30 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort „Umrüstung“ durch das Wort „Aufrüstung“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für nicht genehmigungspflichtige Aufrüstungen und Erneuerungen von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nachzuweisen, dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfüllt sind. Zudem gelten für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie die übrige Eisenbahninfrastruktur § 16 Absatz 1 und § 18 Absatz 4 Nummer 1 bis 4 und Absatz 5 entsprechend. Die Unterlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt nicht vorzulegen.“

- c) Absatz 2 wird aufgehoben.
- d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2 und in Satz 1 wird das Wort „umzurüstenden“ durch das Wort „aufzurüstenden“ ersetzt.

18. In § 31 Satz 1 werden die Wörter „des Artikels 28 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG“ durch die Wörter „nach § 35 Absatz 2“ ersetzt.

19. In § 32 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „§ 9 Absatz 1 Satz 1, § 10, § 14 Absatz 2 Satz 1, § 16 Absatz 5, § 18 Absatz 2, § 19 Absatz 2 oder 3 Satz 2, § 20 Absatz 2, 3 oder 4 Satz 1 oder § 21 Absatz 5“ durch die Wörter „§ 15 Absatz 6, § 16 Absatz 1 Satz 1, § 17, § 20 oder Artikel 46 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545“ ersetzt.

20. Teil 5 wird wie folgt gefasst:

„Teil 5

Konformitätsbewertungsstellen

§ 33

Aufgaben der benannten Stellen

(1) Benannte Stellen

1. bewerten bei Interoperabilitätskomponenten die Konformität und Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und stellen bei Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit eine Prüfbescheinigung aus,
2. führen bei strukturellen Teilsystemen eine EG-Prüfung nach Artikel 15 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 und nach Maßgabe der anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität durch und stellen bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung nach Anhang IV Nummer 2.3 der Richtlinie (EU) 2016/797 aus.

Benannte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn die Interoperabilitätskomponente oder das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfüllt. Sie führen die Konformitätsbewertungen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durch; hierbei gehen sie so vor, wie es für die Bewertung der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponente oder der Übereinstimmung des strukturellen Teilsystems mit den Bestimmungen dieser Verordnung erforderlich ist.

(2) Bei strukturellen Teilsystemen kann die benannte Stelle Zwischenprüfbescheinigungen nach Anhang IV Nummer 2.2 der Richtlinie (EU) 2016/797 ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder auf bestimmte Teile des Teilsystems beziehen. Die benannte Stelle kann Konformitätsbescheinigungen für eine Serie von Teilsystemen oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen, soweit dies nach den einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zulässig ist.

(3) Der benannten Stelle sind die zum Nachweis der Konformität und gegebenenfalls Gebrauchstauglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen.

§ 34

Aufgaben der bestimmten Stellen

(1) Bestimmte Stellen

1. führen bei strukturellen Teilsystemen die Prüfung nach Artikel 15 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 und nach Maßgabe der notifizierten technischen Vorschriften durch,
2. stellen bei Nachweis der Konformität eine Prüfbescheinigung entsprechend Anhang IV Nummer 3.2 der Richtlinie (EU) 2016/797 aus,

3. stellen die technischen Unterlagen entsprechend Anhang IV Nummer 3.3 der Richtlinie (EU) 2016/797 zusammen und fügen diese der Prüfbescheinigung bei.

Bestimmte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur ausstellen, wenn das strukturelle Teilsystem die entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften erfüllt. § 33 Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(2) § 33 Absatz 2 und 3 gilt entsprechend.

§ 35

Anerkennungsvoraussetzungen

(1) Wer als benannte Stelle oder bestimmte Stelle tätig werden will, bedarf der Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt die Anerkennung, wenn die Konformitätsbewertungsstelle:

1. Rechtspersönlichkeit besitzt,
2. über die erforderliche Anzahl von Mitarbeitern mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung nach Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 und im Fall einer bestimmten Stelle auch in Verbindung mit Artikel 45 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/797 verfügt, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen,
3. über die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren verfügt, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen,
4. über angemessene Grundsätze und geeignete Verfahren verfügt, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird,
5. über geeignete Verfahren zur Durchführung ihrer Tätigkeiten verfügt; die Verfahren berücksichtigen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie den Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und den Massenfertigungs- oder Seriencharakter des Herstellungsprozesses,
6. über die erforderlichen Mittel verfügt, um die technischen und administrativen Aufgaben in angemessener Weise zu erledigen, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, und Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen hat,
7. eine Haftpflichtversicherung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden abgeschlossen hat, die eine Mindestversicherungssumme in Höhe von 2,5 Millionen Euro für jeden Versicherungsfall sowie mindestens eine zweifache Deckung für das gesamte Jahr aufweisen muss, und
8. unparteilich nach Artikel 31 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist.

§ 35a

Anerkennung der benannten Stellen

(1) Eine Stelle kann beim Eisenbahn-Bundesamt schriftlich oder elektronisch beantragen, als benannte Stelle tätig werden zu dürfen. Dem Antrag sind beizufügen:

1. eine Beschreibung
 - a) der Konformitätsbewertungstätigkeiten,
 - b) der Konformitätsbewertungsverfahren
 - c) und der strukturellen Teilsysteme einschließlich der Interoperabilitätskomponenten,für die sie Kompetenz beansprucht, und
2. alle Unterlagen, die erforderlich sind, um überprüfen, anerkennen und regelmäßig überwachen zu können, ob die Stelle die Voraussetzungen des § 35 Absatz 2 erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt bestimmt die Form der Übermittlung.

(2) Die beantragende Stelle kann eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierungsurkunde vorlegen, um die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 Nummer 1, 6, 7 und 8 nachzuweisen. Die fachliche Eignung des eingesetzten Personals nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 und die Eignung der notwendigen Verfahren nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 ist auch bei Vorlage einer Akkreditierung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen.

(3) Die Anerkennung wird durch schriftlichen oder elektronischen Bescheid erteilt. Aus dem Bescheid müssen sich Art, Umfang und Gültigkeitsdauer der Anerkennung ergeben.

(4) Der Bescheid ist unter der aufschiebenden Bedingung zu erteilen, dass nach der Benennung innerhalb von zwei Monaten weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Einwände erhoben haben.

(5) Die Anerkennung gilt längstens für fünf Jahre. Sie kann jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden.

(6) Die Einzelheiten des Anerkennungsverfahrens legt das Eisenbahn-Bundesamt fest.

(7) Anerkannte Stellen werden durch das Eisenbahn-Bundesamt regelmäßig überwacht.

§ 35b

Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes zur Anerkennung von benannten Stellen

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union

1. über die Anerkennungen als benannte Stelle nach Artikel 37 Absatz 2 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 und
2. über jede wesentliche, nachträglich eintretende Änderung dieser Anerkennung.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission über das Anerkennungsverfahren und über die Überwachung der benannten Stellen sowie über Änderungen in diesen Verfahren.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt der Kommission auf deren Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Benennung oder über Anerkennungs Voraussetzungen der benannten Stellen.

§ 35c

Anerkennung der bestimmten Stellen

(1) Eine Stelle kann beim Eisenbahn-Bundesamt schriftlich oder elektronisch beantragen, als bestimmte Stelle tätig werden zu dürfen. Dem Antrag sind beizufügen:

1. eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten sowie der strukturellen Teilsysteme, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, und
2. alle Unterlagen, die erforderlich sind, um überprüfen, anerkennen und regelmäßig überwachen zu können, ob sie die Voraussetzungen des § 35 Absatz 2 erfüllt.

§ 35a Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(2) Die Anerkennung als bestimmte Stelle veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite mit Name und Anschrift der bestimmten Stellen.

(3) § 35a Absatz 2, 3, 5 bis 7 gilt entsprechend.

§ 36

Rücknahme und Widerruf; Einstellung der Tätigkeit

(1) Anerkennungen nach § 35 können zurückgenommen werden, wenn bekannt wird, dass zum Zeitpunkt der Anerkennung die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 nicht vorlagen. Wird die Anerkennung einer benannten Stelle zurückgenommen, hat das Eisenbahn-Bundesamt hiervon die Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union unverzüglich zu unterrichten.

(2) Anerkennungen nach § 35 können widerrufen werden, wenn nachträglich die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 entfallen sind oder die Stelle ihren Verpflichtungen nicht nachkommt. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Die verwaltungsrechtlichen Vorschriften über die Rücknahme und über den Widerruf bleiben unberührt.

(4) Im Fall einer Rücknahme der Anerkennung, eines Widerrufs der Anerkennung oder der Einstellung der Tätigkeit hat die Konformitätsbewertungsstelle die Un-

terlagen an ihren Rechtsnachfolger oder, soweit ein Rechtsnachfolger nicht vorhanden ist, an den Antragsteller herauszugeben.

§ 37

Unterauftragsvergabe

(1) Konformitätsbewertungsstellen können Unterauftragnehmer oder Zweigunternehmen beauftragen, Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens auszuführen. In diesem Fall hat die Stelle sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Voraussetzungen nach § 35 Absatz 2 erfüllt.

(2) Die Tätigkeiten von Konformitätsbewertungsstellen dürfen nur an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen werden, wenn der Auftraggeber dem zustimmt.

(3) Die Konformitätsbewertungsstelle informiert das Eisenbahn-Bundesamt, wenn sie Aufgaben an einen Unterauftragnehmer vergibt oder einem Zweigunternehmen überträgt.

(4) Die Konformitätsbewertungsstellen tragen die Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.

(5) Die benannten Stellen halten die Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm gemäß der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgeführten Arbeiten für das Eisenbahn-Bundesamt bereit. Satz 1 gilt entsprechend für bestimmte Stellen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen haben ein Verzeichnis aller ihrer Unterauftragnehmer und ihrer Zweigunternehmen anzulegen und auf dem neuesten Stand zu halten.

§ 37a

Vorgehen der Konformitätsbewertungsstelle bei Nichterfüllung der Anforderungen durch den Hersteller

(1) Stellt eine Konformitätsbewertungsstelle fest, dass eine Interoperabilitätskomponente oder ein strukturelles Teilsystem die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so fordert sie den betreffenden Hersteller zu Maßnahmen auf, damit die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Solange die Anforderungen nicht erfüllt werden, stellt die Konformitätsbewertungsstelle keine Prüfbescheinigung aus.

(2) Hat eine Konformitätsbewertungsstelle bereits eine Prüfbescheinigung ausgestellt und stellt sie im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass eine Interoperabilitätskomponente oder ein strukturelles Teilsystem die grundlegenden Anforderungen nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu Maßnahmen auf, damit die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden; wenn der Hersteller ihrer Aufforderung nicht nachkommt, die Anforderungen zu erfüllen, kann die Konformitätsbewertungsstelle die Prüfbescheinigung aussetzen oder widerrufen.

(3) Ergreift der Hersteller keine Maßnahmen nach Absatz 1 oder 2 oder genügen diese nicht, um die Erfüllung der Anforderungen sicherzustellen, schränkt die Konformitätsbewertungsstelle alle betreffenden Prüfbescheinigungen ein, setzt sie aus oder widerruft sie.

§ 37b

Meldepflichten der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Benannte Stellen melden dem Eisenbahn-Bundesamt

1. jede Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Prüfbescheinigung,
2. alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und auf die Bedingungen der Benennung,
3. jedes Auskunftersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben, und
4. auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen, sie ausgeführt haben.

Satz 1 gilt für bestimmte Stellen entsprechend.

(2) Erlangt eine Konformitätsbewertungsstelle Kenntnis darüber, dass die Voraussetzungen einer Prüfbescheinigung bei deren Ausstellung nicht vorlagen, informiert sie unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt.

(3) Benannte Stellen übermitteln den anderen benannten Stellen, die ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten für gleichartige Interoperabilitätskomponenten und strukturellen Teilsystemen nachgehen, Informationen über die negativen und auf Verlangen auch über die positiven Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

(4) Benannte Stellen übermitteln der Agentur

1. die Prüfbescheinigungen für strukturelle Teilsysteme und
2. die EG-Konformitäts- und die EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten.

§ 37c

Weitere Pflichten der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle dürfen die Tatsachen, die ihnen im Rahmen einer Konformitätsbewertung bekannt geworden sind und deren Geheimhaltung im Interesse der Konformitätsbewertungsstelle oder eines Dritten liegt, nicht offenbaren oder verwerthen, auch wenn ihre Tätigkeit beendet ist. Die von der Konformitätsbewertungsstelle zu beachtenden Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten bleiben unberührt.

(2) Die Vergütung der obersten Führungsebene und des Konformitätsbewertungspersonals darf sich nicht nach der Zahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.

(3) Die Konformitätsbewertungsstellen veröffentlichen mindestens einmal jährlich die nach Anhang IV Nummer 2.7 der Richtlinie (EU) 2016/797 vorgesehenen Angaben. Personen- und betriebsbezogene Daten dürfen nicht veröffentlicht werden. Die Wahrung des Betriebs- und Geschäftsgeheimnisses ist sicherzustellen.

§ 37d

Mitarbeit in Koordinierungsgruppen

(1) Benannte Stellen haben an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen, die im Rahmen des einschlägigen Unionsrechts geschaffen worden sind, mitzuwirken. Benannte Stellen haben dafür zu sorgen, dass ihr Konformitätsbewertungspersonal über die Aktivitäten der Koordinierungsgruppe informiert wird. Sie haben die Entscheidungen und Dokumente, die die Koordinierungsgruppe erarbeitet hat, als allgemeine Leitlinien anzuwenden.

(2) Benannte Stellen, die für die Teilsysteme „streckenseitige und fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ benannt sind, haben an den Aktivitäten der nach Artikel 29 der Verordnung (EU) 2016/796 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mitzuwirken. Sie haben dafür zu sorgen, dass ihr Konformitätsbewertungspersonal über die Aktivitäten der ERTMS-Arbeitsgruppe informiert wird. Sie haben die Leitlinien anzuwenden, die die ERTMS-Arbeitsgruppe erarbeitet hat. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden benannten Stellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe mit, um die Leitlinien zu erörtern und fortlaufend zu verbessern.

(3) Bestimmte Stellen haben an den Aktivitäten einer Koordinierungsgruppe mitzuwirken, die vom Eisenbahn-Bundesamt einzurichten ist. Bestimmte Stellen haben dafür zu sorgen, dass ihr Konformitätsbewertungspersonal über die Aktivitäten der Koordinierungsgruppe informiert wird. Sie haben die Entscheidungen und Dokumente, die die Koordinierungsgruppe erarbeitet hat, als allgemeine Leitlinien anzuwenden.“

21. § 38 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 1 werden die Wörter „Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Nummer 9 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 519/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 74)“ durch die Wörter „Artikel 2 in Verbindung mit Anhang I des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53)“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen hat ein neues Fahrzeug vor der erstmaligen Verwendung nach Erhalt der Genehmigung für das Inverkehrbringen in das Fahrzeugeinstellungsregister auf elektronischem Weg einzutragen, sofern dieses Fahrzeug nicht bereits in das Fahrzeugeinstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union eingetragen ist. Ist das Verwendungsbereich des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt, so wird es in das vom Eisenbahn-Bundesamt geführte Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen. Bei der Eintragung ist

1. die europäische Fahrzeugnummer zu aktivieren, die mit der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen zugewiesen wird, sowie
2. die europäische Identifikationsnummer der Genehmigungsentscheidung einzutragen.“

c) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dies umfasst auch die Eingabe einer geänderten europäischen Identifikationsnummer nach einer genehmigungspflichtigen Aufrüstung oder Erneuerung sowie die Eingabe einer weiteren Genehmigung für das Inverkehrbringen.“

22. Nach § 38 wird folgender § 38a eingefügt:

„§ 38a

Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt hat in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister die Angaben der Fahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland einzutragen sind nach Anhang II des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53) in der jeweils geltenden Fassung

1. einzutragen und
2. auf dem neuesten Stand zu halten.

(2) Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben die Einstellung eines neuen Fahrzeugs vor dem erstmaligen Inverkehrbringen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister auf elektronischem Weg beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen. Sie haben Änderungen der Angaben, die in das Register einzustellen sind, auf elektronischem Weg mitzuteilen.

(3) Zugriffsberechtigte nach Anhang II Nummer 3.3.2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 erhalten auf Antrag Auskünfte zu den im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister gespeicherten Angaben beim Eisenbahn-Bundesamt, wenn die Zugriffsberechtigten sich in der Bundesrepublik Deutschland befinden.“

23. § 39 wird wie folgt gefasst:

„§ 39

Fahrzeugkennzeichnung

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt weist jedem Fahrzeug mit Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eine europäische Fahrzeugnummer zu. Satz 1 gilt auch im Fall der Erteilung der Fahrzeugtypgenehmigung.

(2) Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen darf ein Fahrzeug erst dann verwenden, wenn

1. das Fahrzeug in ein Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen und die europäische Fahrzeugnummer aktiviert worden ist und
2. die europäische Fahrzeugnummer am Fahrzeug angebracht worden ist
 - a) bis zum 15. Juni 2021 nach den Vorgaben der Anlage H des Beschlusses 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1; L 101 vom 4.4.2014, S. 15), der zuletzt durch die Verordnung (EU) 2015/995 (ABl. L 165 vom 30.6.2015, S. 1; L 98 vom 11.4.2017, S. 44) geändert worden ist,
 - b) ab dem 16. Juni 2021 nach den Vorgaben der Anlage H der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 5) in der jeweils geltenden Fassung.“

24. § 40 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Genehmigungsstelle übermittelt die Angaben nach Anhang II des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32), der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist, innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Erteilung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps an das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen.

(2) Der Antragsteller hat der Genehmigungsstelle mit dem Antrag auf Fahrzeugtypgenehmigung die folgenden Angaben zu übermitteln:

1. für die den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechenden Fahrzeuge: die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten technischen Merkmale und
2. für die nicht den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechenden Fahrzeuge: die in Anhang II des Beschlusses 2011/665/EU aufgeführten technischen Merkmale, die bei der Genehmigung durch die benannten und bestimmten Stellen geprüft worden sind.

Die Angaben gemäß Nummer 1 müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen zur Baumusterprüfbescheinigung entsprechen. Die Angaben gemäß Nummer 2 müssen den Angaben in den technischen Begleitunterlagen der Prüfbescheinigungen entsprechen.“

- b) In Absatz 3 und 4 werden jeweils die Wörter „Das Eisenbahn-Bundesamt“ durch die Wörter „Die Genehmigungsstelle“ ersetzt.
- c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten für Versionen eines Fahrzeugtyps oder einer Fahrzeugtypvariante entsprechend.“

25. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

1. ohne Genehmigung nach § 9 Absatz 1 oder Absatz 3 ein Fahrzeug in Verkehr bringt,
2. ohne Genehmigung nach § 9 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 4 Satz 1 ein Teilsystem oder eine Eisenbahninfrastruktur in Betrieb nimmt,
3. entgegen § 23 Absatz 2 eine zwischenzeitliche Betriebsaufnahme vornimmt,
4. entgegen § 24 Absatz 1 eine dort genannte Komponente in Verkehr bringt,
5. entgegen § 30 Absatz 2 Satz 1 ein Fahrzeug nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig aus dem Betrieb nimmt,
6. entgegen § 30 Absatz 2 Satz 2 ein dort genanntes Fahrzeug in Betrieb nimmt,
7. entgegen § 33 Absatz 1 Satz 2 oder § 34 Absatz 1 Satz 2 eine Prüfbescheinigung ausstellt oder
8. entgegen § 39 Absatz 2 ein Fahrzeug verwendet.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. entgegen § 21 Absatz 1 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht,“.

bb) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 18 Absatz 5 Satz 5 oder“ gestrichen.

cc) Nummer 3 wird aufgehoben.

dd) Die bisherigen Nummer 4 bis 6 werden die Nummern 3 bis 5.

26. § 42 wird wie folgt gefasst:

„§ 42

Übergangsvorschriften

(1) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben dem Eisenbahn-Bundesamt die erforderlichen Angaben nach § 38 Absatz 1 bezüglich ihrer Fahrzeuge, die sich am 11. August 2018 bereits im Betrieb befanden, in einem vom Eisenbahn-Bundesamt bestimmten Format bis zum 1. August 2020 zu übermitteln. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt die Angaben unverzüglich in das Fahrzeugeinstellungsregister ein.

(2) Sofern für ein Fahrzeug das Verwendungsgebiet erweitert werden soll und hierfür eine Genehmigung erforderlich ist, gilt eine Inbetriebnahmegenehmigung als eine Genehmigung für das Inverkehrbringen.

(3) Die Inbetriebnahmegenehmigung des Teilsystems streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die die Ausrüstung umfasst mit

1. dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder
2. dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen,

unterliegt bis zum 16. Juni 2031 nicht dem Verfahren nach § 16 Absatz 2, wenn die Verträge vor dem 15. Juni 2016 unterzeichnet worden sind. In diesem Fall arbeitet das Eisenbahn-Bundesamt mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die technischen Lösungen entsprechend dem Artikel 30 Absatz 3 und dem Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 in vollem Umfang interoperabel sind.

(4) § 38a ist erstmals ab dem 16. Juni 2021 anzuwenden.

(5) Fahrzeuge, denen aufgrund der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung oder der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung in der Fassung vom 11. August 2018 Serienzulassungen erteilt worden sind, dürfen ab dem 16. Juni 2020 ohne eine Genehmigung für das Inverkehrbringen oder ohne eine Fahrzeugtypgenehmigung nicht mehr in Betrieb genommen werden. Serienzulassungen, die nach einer in Satz 1 genannten Verordnung erteilt worden sind, verlieren ab dem 16. Juni 2020 ihre Gültigkeit. Fahrzeuge, die bis zum 16. Juni 2020 in Betrieb genommen worden sind, dürfen weiterhin betrieben werden.

(6) Das Eisenbahn-Bundesamt verwendet die Eintragungsfunktion nach Nummer 2.1.4 des Anhangs II des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 bis zum 16. Juni 2024 dezentral.

(7) Im Ausland betriebene Fahrzeuge,

1. die dort über eine gültige Zulassung verfügen und
2. die am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden,

können abweichend von § 11 Absatz 3 weiterhin nach § 21 Absatz 1 in der Fassung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270) auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden.“

27. Dem § 42 wird folgender § 43 angefügt:

„§ 43

Befristung

§ 38 tritt am 16. Juni 2021 außer Kraft.“

28. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 2.1 im einleitenden Satzteil werden nach der Angabe „L 356 vom 12.12.2014, S. 1“ die Wörter „, die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist,“ eingefügt.
- b) In Nummer 3.1.3 Satz 1 im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Verordnung (EU) 2015/924 (ABl. L 150 vom 17.6.2015, S. 10)“ durch die Wörter „Durchführungsverordnung (EU) 2019/776“ ersetzt.

- c) In Nummer 3.1.4 Satz 1 im einleitenden Satzteil werden nach der Angabe „L 103 vom 19.4.2016, S. 50)“ die Wörter „, die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist,“ eingefügt.
- d) In Nummer 4.1 Satz 1 im einleitenden Satzteil werden nach der Angabe „L 154 vom 11.6.2016, S. 27)“ die Wörter „, die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist,“ eingefügt.
- e) In Nummer 5.1.1 Buchstabe a werden nach der Angabe „L 279 vom 15.10.2016, S. 94)“ die Wörter „, die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 geändert worden ist,“ eingefügt.
- f) In Nummer 6 werden nach dem Wort „ist“ die Wörter „nach Maßgabe der Übergangsregelungen des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773“ eingefügt.

29. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

- a) In dem Klammerzusatz werden die Wörter „(zu § 6 Absatz 4)“ durch die Wörter „(zu § 6 Absatz 2)“ ersetzt.
- b) In Nummer 2.3 wird die Angabe „2.2.3“ durch die Angabe „2.3.3“ ersetzt.

30. Anlage 3 wird aufgehoben.

31. Die Anlage 4 wird wie folgt geändert:

- a) In dem Klammerzusatz werden die Wörter „(zu § 14 Absatz 1, § 15 Absatz 2 und § 30)“ durch die Wörter „(zu § 9 Absatz 3 und 4 sowie § 21 Absatz 2)“ ersetzt.
- b) In der Überschrift, in Nummer 2 im einleitenden Satzteil, Nummer 3 im einleitenden Satzteil und Nummer 4.1 wird jeweils das Wort „Umrüstung“ durch das Wort „Aufrüstung“ ersetzt.
- c) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Allgemeines

Als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung gelten alle Maßnahmen an Bestandteilen des Eisenbahnsystems, die

- 1.1 jeweils in Kapitel 7 der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung näher bezeichnet sind,
- 1.2 in den Umsetzungsplänen zu den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität vorgeschrieben sind oder
- 1.3 eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen.“

- d) In Nummer 2.3 wird das Wort „Umrüstungen“ durch das Wort „Aufrüstungen“ ersetzt.
- e) Nummer 4.2 wird wie folgt gefasst:

„4.2 Als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung am Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung der Klasse B und des Zugbeeinflussungssystems ZBS (Berliner S-Bahn) gelten:

- 4.2.1 der erstmalige Einbau oder die erstmalige Installation von fahrzeugseitigen Anlagen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung,
 - 4.2.2 der erstmalige Einbau oder die erstmalige Installation von fahrzeugseitigen Funkschnittstellen für die Sprach- und Datenkommunikation,
 - 4.2.3 die Aktivierung zusätzlicher oder veränderter Sicherungsmodi eines bestehenden Zugsicherungssystems; Änderungen sind für ein davon betroffenes Fahrzeug nicht genehmigungspflichtig, wenn
 - 4.2.3.1 die Änderungen vollständig innerhalb des Teilsystems fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung ausgeführt werden,
 - 4.2.3.2 die Schnittstellen zum Fahrzeug gleich bleiben und davon nicht betroffen sind,
 - 4.2.3.3 sich keine Auswirkungen auf das übrige Fahrzeug ergeben und
 - 4.2.3.4 dies auf Grundlage einer (Zwischen-)Prüfbescheinigung einer bestimmten Stelle im Rahmen einer Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden für das geänderte Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung nach § 27 bestätigt wird;
 - 4.2.4 Änderungen an den fahrzeugseitigen Einrichtungen oder deren Schnittstellen zur Zugsteuerung oder Zugsicherung sowie Einrichtungen der Sprach- und Datenkommunikation mit Auswirkung auf die Sicherheitsarchitektur oder auf die Schutz- und Sicherheitsfunktionen des Teilsystems, insbesondere
 - 4.2.4.1 der Zugriff auf das Bremssystem oder die Ausführung einer Zwangsbrem- s-ung oder einer Traktionsabschaltung,
 - 4.2.4.2 Überwachungsfunktionen des Zugsicherungssystems,
 - 4.2.4.3 die Anzeige von Führungsgrößen und sicherheitskritischen Systemzu- ständen,
 - 4.2.4.4 sicherheitsrelevante Eingaben,
 - 4.2.4.5 die Notruffunktion beim Zugfunk,
 - 4.2.4.6 Sicherheitsreaktionen der Funkfernsteuerung.“
 - f) Nummer 5 wird aufgehoben.
32. In der Anlage 5 im Klammerzusatz werden die Wörter „(zu § 14 Absatz 1)“ durch die Wörter „(zu § 9 Absatz 4)“ ersetzt.
33. Die Anlage 6 wird wie folgt geändert:
- a) In dem Klammerzusatz werden die Wörter „(zu § 22 Absatz 2 und § 23)“ durch die Wörter „(zu § 18 Absatz 1 und § 21)“ ersetzt.
 - b) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
„Unterlagen zum Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung“.
 - c) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Unterlagen zu den strukturellen Teilsystemen**

- 2.1 Konformitätserklärungen der Interoperabilitätskomponenten in Kopie,
- 2.2 Liste der Ausnahmegenehmigungen nach § 5 oder Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 und den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
- 2.3 Liste der Ausnahmen von den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach § 5 im Fall von Aufrüstungen oder Erneuerungen und
- 2.4 Erklärungen und Unterlagen zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013.“

Artikel 3

Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Die Anlage 1 (Gebührenverzeichnis) der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Teil I wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 1.10 bis 1.12 werden aufgehoben.

bb) Die Nummern 1.21 und 1.22 werden durch folgende Nummer 1.21 ersetzt:

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
„1.21	Anerkennung und Überwachung einer Zertifizierungsstelle	§ 5 Abs. 1d Satz 1 Nr. 3 AEG	nach Zeitaufwand“.

b) Abschnitt 6 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 6

Individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach der ESiV

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
6.1	Bearbeitung von Vorbereitungsanträgen	§ 4 und § 5 Abs. 1 ESiV i. V. m. Art. 3 Abs. 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763	nach Zeitaufwand, mindestens 600 und höchstens 75 000 Euro
6.2	Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung	§ 4 und § 5 Abs. 1 ESiV i. V. m. Art. 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763	nach Zeitaufwand, mindestens 600 und höchstens 75 000 Euro
6.3	Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung	§ 14 und § 16 Abs. 3 ESiV	nach Zeitaufwand, mindestens 600 und höchstens 100 000 Euro“.

c) Abschnitt 7 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 7

Individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach der EIGV

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
7.1	Zulassung von Ausnahmen zur Anwendung bestimmter TSI	§ 5 i.V.m. § 5a Abs. 7 EIGV	nach Zeitaufwand
7.2	Bearbeitung von Vorbereitungsanträgen	§ 11 Abs. 1 EIGV i. V. m. Art. 22 Abs. 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	nach Zeitaufwand
7.3	Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder Erteilung einer Fahrzeugtypgenehmigung	§ 11 Abs. 1 oder § 12 Abs. 1 EIGV i. V. m. Art. 46 Abs. 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	nach Zeitaufwand
7.4	Überwachung von Fahrzeugen auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zweck einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§ 13 Abs. 1 oder Abs. 4 EIGV i. V. m. Art. 53 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	nach Zeitaufwand
7.5	Genehmigung von Probefahrten	§ 15 Abs. 6 EIGV	nach Zeitaufwand
7.6	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Ingenieurbau	§ 16 Abs. 1 oder § 17 EIGV	nach Tafel 2 des Anhangs
7.7	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Oberbau	§ 16 Abs. 1 oder § 17 EIGV	nach Tafel 3 des Anhangs
7.8	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Hochbau	§ 16 Abs. 1 oder § 17 EIGV	nach Tafel 4 des Anhangs
7.9	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen	§ 16 Abs. 1 oder § 17 EIGV	nach Zeitaufwand
7.10	Genehmigung der Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems, soweit nicht von den Nummern 7.6 bis 7.9 erfasst	§ 16 Abs. 1 oder § 17 EIGV	nach Zeitaufwand
7.11	Erteilung einer Zustimmung im Einzelfall	§ 18 Abs. 5 Satz 4 EIGV	nach Zeitaufwand
7.12	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV aufgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Ingenieurbau	§ 20 EIGV	nach Tafel 2 des Anhangs
7.13	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV aufgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Oberbau	§ 20 EIGV	nach Tafel 3 des Anhangs
7.14	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV aufgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Hochbau	§ 20 EIGV	nach Tafel 4 des Anhangs
7.15	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV aufgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen	§ 20 EIGV	nach Zeitaufwand
7.16	Genehmigung der Inbetriebnahme eines nach Anlage 4 EIGV aufgerüsteten oder erneuerten strukturellen Teilsystems oder Versagung der	§ 20 EIGV	nach Zeitaufwand

	Genehmigung der Inbetriebnahme eines aufgerüsteten oder erneuerten Bestandteils des Eisenbahnsystems, soweit nicht von den Nummern 7.12 bis 7.15 erfasst		
7.17	Zulassung von Bauprodukten und Bauarten	§ 26 Abs. 3 EIGV	nach Zeitaufwand
7.18	Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen	§ 27 Abs. 3 EIGV	nach Zeitaufwand
7.19	Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zweck einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§§ 28 und 25 oder §§ 28 EIGV	nach Zeitaufwand
7.20	Überwachung von Bauprodukten und Bauarten sowie sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen oder deren Bestandteilen auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zweck einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde	§ 28 EIGV	nach Zeitaufwand
7.21	Einstellung eines Fahrzeugs in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 oder § 38a Abs. 2 EIGV	50 Euro
7.22	Einstellung von bis zu 10 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 oder § 38a Abs. 2 EIGV	35 Euro je Fahrzeug
7.23	Einstellung von 11 bis zu 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 oder § 38a Abs. 2 EIGV	30 Euro je Fahrzeug
7.24	Einstellung von über 100 Fahrzeugen gleicher Bauart in das Fahrzeugeinstellungsregister	§ 38 Abs. 2 oder § 38a Abs. 2 EIGV	25 Euro je Fahrzeug
7.25	Änderung und Ergänzung von Daten im Fahrzeugeinstellungsregister außerhalb eines standardisierten Antragsverfahrens	§ 38 Abs. 3 oder 4 EIGV	nach Zeitaufwand
7.26	Änderung und Ergänzung von Daten im Fahrzeugeinstellungsregister mittels standardisierten Antragsverfahrens für gleichartige Fahrzeuge in beliebiger Anzahl	§ 38 Abs. 3 oder 4 oder § 38a Abs. 2 EIGV	10 Euro je Fahrzeug; höchstens 5 000 Euro je Antrag
7.27	Einstellung eines Fahrzeugs in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen	§ 40 Abs. 1 oder 5 EIGV	nach Zeitaufwand
7.28	Einstellung von Fahrzeugen in das Fahrzeugeinstellungsregister, die nach anderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften ohne bisherige Registrierungspflicht in Betrieb genommen worden sind	§ 42 Abs. 1 EIGV	8 Euro je Fahrzeug“.

2. Nach Teil III wird folgender Teil IV eingefügt:

„Teil IV

Gebühren für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der bestimmten Stelle

Nr.	Gegenstand	Rechtsgrundlage	Gebühr
1	EG-Prüfung eines strukturellen Teilsystems und Ausstellen einer entsprechenden Bescheinigung	§ 34 Abs. 1 Satz 1 EIGV	nach Zeitaufwand“.

Artikel 4

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 16. Juni 2020 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305, 1318), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, außer Kraft.

(2) Artikel 2 Nummer 20 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den [...]

Der Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

[...]

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union besteht aus drei europäischen Rechtsakten:

- der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004, die die Aufgaben und Modalitäten der Eisenbahnagentur regelt,
- der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und
- der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit.

Der erstgenannte Rechtsakt ist als Verordnung unmittelbar in den Mitgliedstaaten anwendbar. Die Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 bedürfen einer Umsetzung sowohl auf Gesetzesebene als auch auf Verordnungsebene. In einem letzten Schritt erfolgt nun die Umsetzung auf Verordnungsebene.

Ein Ziel der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union ist, noch bestehende administrative und technische Barrieren abzubauen, insbesondere durch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts und von Interoperabilitätsvorschriften. Des Weiteren sollen administrative Abläufe beschleunigt und verdeckte Diskriminierung unterbunden werden. Diese Säule ist ein weiterer Schritt in Richtung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes. Hiermit wird ein Beitrag geleistet, die Konkurrenzfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors zu verbessern.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Artikel 1 der Mantelverordnung enthält in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 die Neufassung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung. Teil 1 enthält allgemeine Vorschriften zum Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen sowie die Notifizierung von Sicherheitsvorschriften. Teil 2 ist untergliedert in einheitliche Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen. Die Vorschriften regeln die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung der jeweiligen Bescheinigung oder Genehmigung. Für die einheitliche Sicherheitsbescheinigung sind die Verfahrensvorschriften zum großen Teil bereits in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt. Teil 3 enthält Pflichten der Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, für die Instandhaltung zuständigen Stellen und sonstigen Verantwortlichen. Teil 4 regelt Berichtspflichten der Eisenbahnen und der Sicherheitsbehörde. Der letzte Teil enthält Ordnungswidrigkeiten und eine Übergangsregelung.

Mit Artikel 2 wird die Richtlinie (EU) 2016/797 durch die Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung umgesetzt. Neu ist, dass die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Genehmigungsstelle für Fahrzeugzulassungen ist, wenn sich das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs auf mehr als einen Mitgliedstaat bezieht. Für den rein nationalen Einsatzfall kann der Antragsteller entscheiden, ob er sich an die Agentur oder an das Eisenbahn-Bundesamt wendet. Zukünftig wird keine Inbetriebnahmegenehmigung, sondern eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erteilt. Das

Zulassungsverfahren wird durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt. Diese Änderungen erfordern eine Überarbeitung des Teils über die Inbetriebnahmegenehmigung. Die Vorschriften über die Konformitätsbewertungsstellen sind in der Richtlinie (EU) 2016/797 wesentlich detaillierter als in der bisherigen Richtlinie 2008/57/EG, so dass der Teil zu Konformitätsbewertungsstellen überarbeitet werden musste.

Artikel 3 ändert die Bundeseisenbahngebührenverordnung. Die in Abschnitt 1 aufgehobenen Gebührentatbestände werden im Wesentlichen in den neuen Abschnitt 6, der die individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen nach der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung enthält, verschoben. Aufgrund der Überarbeitung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung musste der Abschnitt 7, der für diesen Bereich die Gebührentatbestände regelt, überarbeitet werden. Darüber hinaus werden zwei neue Gebührentatbestände eingeführt, die die Kosten für neue Aufgaben abdecken sollen, die dem Bund mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union auferlegt werden. Hierbei handelt es sich um die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen, die die für die Instandhaltung zuständigen Stellen zertifizieren. Darüber hinaus wird Eisenbahn-Cert, das beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelt ist, auch als bestimmte Stelle tätig.

III. Alternativen

Keine. Insbesondere wird daran festgehalten, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Konformitätsbewertungsstellen anerkennt. Die seitens des Eisenbahn-Bundesamtes implementierten Verfahren für die Anerkennung von benannten und bestimmten Stellen sowie für die Anerkennung von Risikobewertungsstellen nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 sind im Eisenbahnsektor in Deutschland und in Europa akzeptiert und werden von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union als führend angesehen. Ein in Rede stehender Nachteil für die durch das Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Stellen im internationalen Wettbewerb hat sich nicht bestätigt. Insbesondere bei der Prüfung der Fach- und Methodenkompetenz kann das Eisenbahn-Bundesamt auf sein umfassendes teilsystemübergreifendes Fachwissen zurückgreifen und Erkenntnisse aus der Genehmigung und Aufsicht struktureller Teilsysteme schnittstellenfrei verwerten, Prüfungen auf das notwendige Maß reduzieren und damit wertvolle Synergieeffekte generieren.

IV. Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 12 bis 14 und 18 Buchstabe b jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 1c, 1d und 1e jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
- Artikel 3: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 in Verbindung mit Absatz 1a, Absatz 3 Satz 6 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Richtlinien (EU) 2016/798 und (EU) 2016/797 werden grundsätzlich 1:1 umgesetzt. Die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung enthält darüber hinaus Vorschriften zur übrigen Eisenbahninfrastruktur, die bereits in dieser Verordnung geregelt waren. Es handelt sich hierbei um nationale Regelungen, die das EU-Recht nicht berühren.

VI. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Regelungsvorhaben positiv berührt: Durch die Angleichung an die europäischen Vorschriften wird ein weiterer Beitrag geleistet, einen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Dieser führt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb und somit zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn. Ziel der Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union ist, noch bestehende administrative und technische Barrieren weiter abzubauen, insbesondere durch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts und von Interoperabilitätsvorschriften. Hierdurch sollen die administrativen Abläufe beschleunigt und dadurch auch die Verwaltungskosten gesenkt werden. Ziel ist, Kosteneinsparungen insbesondere für grenzüberschreitend verkehrende Eisenbahnen zu erzielen und somit die Konkurrenzfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors im intermodalen Wettbewerb zu verbessern. Dies führt dazu, dass der Schienenverkehr wettbewerbs- und zukunftsfähig ist. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Kapitel 1217 (Eisenbahn-Bundesamt) werden voraussichtlich Gebührenmehreinnahmen in Höhe von 1,1 Millionen Euro im Jahr 2020 (halbe Jahreswirkung) und 2,2 Millionen Euro jährlich ab dem Jahr 2021 vereinnahmt.

Im Rahmen des Personalmehrbedarfs (6,9 Stellen im gehoben und 4,7 Stellen im mittleren Dienst) entstehen voraussichtlich ab dem Jahr 2021 jährlich Personal- und Sachmehrausgaben in Höhe von rund 1,36 Millionen Euro beim Eisenbahn-Bundesamt. Nach dem Rundschreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 12. April 2019 (GZ II A 3 – H 1012-10/07/0001 :015; DOK 2018/0911857) belaufen sich die Personal- und Sachmehrausgaben für eine Stelle im gehobenen Dienst durchschnittlich auf 125.787,85 Euro pro Jahr und für eine Stelle im mittleren Dienst durchschnittlich auf 104.850,08 Euro pro Jahr. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(125.787,85 \text{ €} \times 6,9 \text{ P}) + (104.850,08 \text{ €} \times 4,7 \text{ P}) = 1.360.731,50 \text{ Euro}$.

Der Mehrbedarf an Verwaltungsausgaben soll durch die Gebühreneinnahmen kompensiert werden. Die zusätzlichen Stellenbedarfe stehen unter dem Vorbehalt der Entscheidung im Haushaltsaufstellungsverfahren.

3. Erfüllungsaufwand

3.1 Für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

3.2 Für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von anfänglich rund 3,4 Millionen Euro jährlich. Im Erfüllungsaufwand sind zwei Informationspflichten mit Bürokratiekosten von rund 234 000 Euro pro Jahr enthalten.

Antrag auf Sicherheitsbescheinigung, wenn die Güter- oder Personenverkehrsdienste des Antragstellers grenzüberschreitend sind			
--	--	--	--

§ 6 Absatz 1 ESiV	Fälle	Personalaufwand	Sachaufwand
-------------------	-------	-----------------	-------------

(Informationspflicht)		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	7				

Erläuterungen:

Bei der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung für grenzüberschreitende Güter- oder Personenverkehrsdienste handelt sich um eine geänderte Vorgabe. Denn zukünftig ist keine nationale Bescheinigung, die von jedem Mitgliedstaat, indem Güter- oder Personenverkehrsdienste erbracht werden sollen, erteilt werden muss, mehr erforderlich. Vielmehr wird in diesem Fall eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilt. Schätzungsweise sind 35 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Deutschland grenzüberschreitend tätig. Bei 35 EVU mit fünfjähriger Laufzeit der Sicherheitsbescheinigungen werden folglich durchschnittlich sieben Anträge pro Jahr gestellt (35 EVU : 5 Jahre = 7 Fälle/Jahr).

Die materiellen Voraussetzungen für den Erhalt einer Sicherheitsbescheinigung haben sich nicht geändert. Der Antrag ist über das EDV-Instrument „one-stop shop“ einzureichen. Im Hinblick auf das Verfahren dürfte es daher zu Erleichterungen kommen, denn es muss nicht mehr für jeden Mitgliedstaat eine nationale Bescheinigung bei der jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörde beantragt werden. Dadurch entfällt der Koordinierungsaufwand beim Antragsteller, der auf die Eisenbahnagentur der Europäischen Union übertragen wird. Aufgrund der geringen Zahl der Fälle ist die Verringerung des Erfüllungsaufwandes vernachlässigbar.

Vertragliche Einbeziehung von Auftragnehmern in das Sicherheitsmanagementsystem

§ 20 Absatz 2 ESiV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

Erläuterungen:

§ 20 Absatz 2 ESiV verpflichtet Eisenbahnen, vertraglich sicherzustellen, dass Personen und rechtsfähige Personengesellschaften, die sie mit der selbstständigen Ausführung von Leistungen beauftragen (Auftragnehmer), Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da diese Pflicht für alle Eisenbahnen bereits seit 2007 nach Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 Anhang II, Kriterien C besteht und auch davor die Regelung von Arbeitsbeziehungen zwischen Vertragspartnern gängige Wirtschaftspraxis ist. Allenfalls verlängert sich das Vertragswerk durch zusätzliches Anziehen der zugrunde zu liegenden Verfahren und Prozesse des jeweiligen Sicherheitsmanagementsystems. Dieser Aufwand ist jedoch vernachlässigbar, da geübte Praxis. Da die Ausgliederung von Aufgaben auf Auftragnehmer eine wirtschaftliche Entscheidung eines jeden Unternehmers ist, wäre auch ein Verzicht auf Ausgliederungen und Erhöhung eigener Ressourcen und Fertigungstiefen eine Alternative, also die Reduzierung von einzubeziehenden Auftragnehmern. Die Verpflichtung zur vertraglichen Einbeziehung hat einen vernachlässigbaren zusätzlichen Aufwand zur Folge.

Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung von Sicherheitsrisiken					
§ 21 Absatz 1 ESiV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
Erläuterungen:					
<p>Nach § 21 Absatz 1 ESiV müssen Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, für die Instandhaltung zuständigen Stellen und sonstige Verantwortliche nach § 2 Absatz 22 AEG, die ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln an der Bauweise oder an der technischen Ausrüstung der strukturellen Teilsysteme erkennen oder davon Kenntnis erhalten haben, im Rahmen ihrer Möglichkeiten Abhilfemaßnahmen ergreifen, um das Sicherheitsrisiko zu beseitigen. Sonstige Verantwortliche sind alle weiteren am Eisenbahnbetrieb Beteiligten, die die Sicherheit des Eisenbahnsystems potenziell beeinflussen, wie etwa Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller oder Entleerer.</p> <p>Für Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen besteht über § 4 Absatz 3 AEG die Pflicht, Sicherheitsrisiken zu beseitigen. Für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen ergibt sich diese Verpflichtung aus § 4a Absatz 2 AEG. Neu ist die Verpflichtung für die sonstigen Verantwortlichen. Diese Verantwortlichen waren bisher nicht Adressat der Eisenbahnaufsicht und sind nicht registriert, so dass die Anzahl dieser Verantwortlichen nicht bekannt ist. Im Übrigen dürfte der zusätzliche Erfüllungsaufwand eher gering ausfallen, weil in erster Linie die Eisenbahnen, die Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen für die Betriebssicherheit zuständig sind und die sonstigen Verantwortlichen nun neu als Adressaten aufgenommen wurden.</p>					

Meldung sicherheitsrelevanter Risiken					
§ 21 Absatz 2 ESiV (Informationspflicht)	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	2 000	27 500 €			
Erläuterungen:					
<p>Gemäß Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798, der mit § 21 Absatz 2 ESiV umgesetzt wird, müssen Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle am Eisenbahnbetrieb Beteiligten, die die Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, wie etwa Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller oder Entleerer anderen Betroffenen Sicherheitsrisiken aufgrund von Mängeln an der Bauweise oder an der technischen Ausrüstung der strukturellen Teilsysteme melden, wenn sie davon Kenntnis erlangen.</p> <p>Zur Ermittlung der Fallzahl kommt es darauf an, wie viele Sicherheitsrisiken jährlich erkannt werden, die anderen Beteiligten zu melden sind. Mangels Erfahrungswerten aus anderen, gleichartigen Meldepflichten wurde auf Mängel zurückgegriffen, die aus der Aufsichtstätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes bekannt sind. Nach dem Sicherheitsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes für das Jahr 2017 wurden im Berichtszeitraum 845 sicherheitsrelevante Störungen bezogen auf die Eisenbahninfrastruktur festgestellt. 543 davon</p>					

waren auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen (beispielsweise Überfahren von Halt zeigenden Signalen). Diese Störungen sind von den sicherheitsrelevanten Störungen insgesamt abzuziehen, da sie nicht auf Mängeln an der Bauweise oder an der technischen Ausrüstung der Infrastruktur beruhen. Es bleiben 302 sicherheitsrelevante Störungen der Infrastruktur, die - wenn sie von den Unternehmen erkannt worden wären - meldepflichtig gewesen wären. Für den Fahrzeugbereich wurden die Beanstandungen des Eisenbahn-Bundesamtes bei Fahrzeugkontrollen im Berichtszeitraum zugrunde gelegt. Hiervon entfielen 964 Beanstandungen auf den Gefahrgutbereich und 571 auf den übrigen Fahrzeugbereich. Diese Mängel hätten - wenn sie von den Unternehmen erkannt worden wären - anderen Beteiligten gemeldet werden müssen. Bei sicherheitsrelevanten Mängeln an den Teilsystemen Fahrzeug und Infrastruktur wäre demnach von einer Fallzahl von 1 837 auszugehen. Mängel im Bereich des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die Auswirkungen auf die Systemsicherheit haben können, sind so selten, dass sie hier vernachlässigt werden können. Die Zahlen aus dem Sicherheitsbericht spiegeln lediglich das wider, was im Rahmen der Aufsichtstätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes zutage kam. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl der sicherheitsrelevanten Mängel höher liegt. Insbesondere sind solche Mängel nicht im Sicherheitsbericht erfasst, die von den Unternehmen selbst entdeckt und abgestellt werden. Daher wurde die Fallzahl auf 2 000 Fälle pro Jahr gerundet.

Die Meldung eines entdeckten Mangels an andere Betroffene kann je nach Art und Ausmaß des Mangels unterschiedliche Zeit beanspruchen. Es ist davon auszugehen, dass von der Entdeckung bis zur Meldung im Durchschnitt mehrere unternehmensinterne Instanzen beteiligt sind, die Meldung und Weitermeldung selbst jedoch nur verhältnismäßig kurze Zeit benötigt. Für die gesamte Meldung wurde ein Zeitaufwand in Höhe von einer halben Stunde pro Fall angesetzt. Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 27,50 Euro pro Stunde (Wirtschaftsabschnitt H Verkehr und Lagerei – Qualifikationsniveau mittel). Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(0,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h}) \times 2 000 \text{ Fälle/Jahr} = 27 500 \text{ €/Jahr}$.

Übermittlung sicherheitsrelevanter Informationen im Fall eines Fahrzeugaustausches

§ 22 ESiV (Informationspflicht)	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

Erläuterungen:

Im Fall eines Fahrzeugaustausches müssen Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle am Eisenbahnbetrieb Beteiligten, die die Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, wie etwa Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller oder Entleerer dem Empfänger des Fahrzeugs alle sicherheitsrelevanten Informationen, die ihnen vorliegen, weitergeben. Die Informationspflicht ist nicht neu, so dass hier kein Aufwand angesetzt wird.

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 in Verbindung mit Nummer 4.4 des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU)

Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010 muss ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in seinem Sicherheitsmanagementsystem Kommunikationskanäle festlegen, um sicherzustellen, dass sicherheitsrelevante Informationen mit externen Beteiligten, einschließlich Auftragnehmern, (Geschäfts)Partnern und Zulieferern, ausgetauscht werden. Vor Erlass der Richtlinie (EU) 2018/798 galt die Richtlinie 2004/49/EG in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010. Die Vorgabe zum Austausch von Informationen zwischen den Beteiligten war dort in Anhang II, Abschnitt C.5 und O.3 der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 geregelt.

Antrag auf Fahrzeugzulassung, wenn sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs in mehreren Mitgliedstaaten befindet

§ 11 Absatz 1 EIGV i. V. m. Artikel 28 ff. der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 (Informationspflicht)	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	80				

Erläuterungen:

Es handelt sich um eine geänderte Vorgabe, da mit Inkrafttreten der Verordnung für Deutschland keine separate Zulassung für jeden Mitgliedstaat mehr erforderlich werden wird. In der Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften waren im Bereich der Fahrzeugzulassung 410 Fälle erfasst. Diese verteilen sich mit Inkrafttreten dieser Verordnung auf die in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 genannten Genehmigungsarten. In circa 20% der Fälle (82 Fälle) ist von einem internationalen Sachverhalt (Mehrländerzulassung) auszugehen, so dass die Agentur zwingend zuständig ist.

Allerdings ist nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht mit einer Reduzierung des Aufwands für den Antrag zu rechnen, weil sich am Umfang der einzuhaltenden Vorschriften nichts ändert. Da aber nur noch ein Antrag auf Zulassung zu stellen ist, verringert sich lediglich der Koordinierungsaufwand für den Antragsteller, denn der Koordinierungsaufwand wird auf die Eisenbahnagentur der Europäischen Union übertragen. Es wird davon ausgegangen, dass der Koordinierungsaufwand nicht nennenswert ist, sodass die Verringerung des Erfüllungsaufwandes vernachlässigbar ist.

Wegfall der Möglichkeit einer Serienzulassung - Antrag

§ 11 Absatz 1 EIGV i. V. m. Artikel 28 ff. der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 (Informationspflicht)	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	3 000	206 250 €			

Erläuterungen:

Mit einer Serienzulassung hatte der Inhaber der Serienzulassung das Recht, Übereinstimmungserklärungen abzugeben. Der Halter eines Fahrzeugs durfte auf Basis dieser

Übereinstimmungserklärungen Fahrzeuge ohne weitere behördliche Genehmigung in Betrieb nehmen. Im Jahr 2018 wurden auf Basis von Genehmigungen einer Fahrzeugserie circa 3 000 Fahrzeuge in Betrieb genommen (Neu- und Umbau). Fahrzeuge, die mit einem Typen übereinstimmen, dürfen ohne behördlichen Akt zukünftig nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Vielmehr ist ein behördlicher Akt erforderlich, § 12 EIGV. Es ist nun für jedes zuzulassende Fahrzeug eines Fahrzeugtyps ein separater Antrag zu stellen. Bislang genügte eine Übereinstimmungserklärung durch den Inhaber der Genehmigung der Fahrzeugserie. Für die Vorbereitung des Antrags und die Antragstellung und für eventuelle Nachfragen abzüglich des Aufwands für die Vorbereitung und Erstellung der Übereinstimmungserklärung beläuft sich der Mehraufwand schätzungsweise auf 2,5 Stunden pro Fall.

Der Standardlohnkostensatz beträgt gemäß der „Lohnkostentabelle Wirtschaft“ nach Anhang VI des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 27,50 Euro pro Stunde (Wirtschaftsabschnitt H Verkehr und Lagerei – Qualifikationsniveau mittel). Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(2,5 \text{ h} \times 27,50 \text{ €/h}) \times 3\,000 \text{ Fälle/Jahr} = 206\,250 \text{ €/Jahr}$.

Wegfall der Möglichkeit einer Serienzulassung - Stillstandszeiten

§ 11 Absatz 1 EIGV i. V. m. Artikel 28 ff. der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	400			3 200 000 €	

Erläuterungen:

Mit einer Serienzulassung hatte der Inhaber der Serienzulassung das Recht, Übereinstimmungserklärungen abzugeben. Der Halter eines Fahrzeugs durfte auf Basis dieser Übereinstimmungserklärungen Fahrzeuge ohne weitere behördliche Genehmigung in Betrieb nehmen. Mit Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union bedürfen Fahrzeuge, die mit einem Typen übereinstimmen, nunmehr eines behördlichen Akts, § 12 EIGV. Die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen wird zunächst voraussichtlich einige Tage in Anspruch nehmen, sodass es im Vergleich zu heute zu anfänglichen Stillstandszeiten für Fahrzeuge kommt. Die anfänglichen Stillstandskosten werden mit der Zeit abnehmen. Zum einen wird das Verwaltungsverfahren mit der Zeit routinierter und dadurch kürzer. Zum anderen können bei künftigen Fahrzeugprojekten diese Stillstandszeiten durch Einplanung in den Projektprozess vermieden werden.

Pro Fahrzeug und Tag belaufen sich die Kosten nach Schätzung des Sektors auf rund 2000 Euro. Nach Schätzung des Sektors sind von den Stillstandskosten etwa 400 Fahrzeuge pro Jahr betroffen. Es wird davon ausgegangen, dass die Genehmigungsstelle anfänglich durchschnittlich vier Tage für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen benötigt. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:
 $400 \text{ Fahrzeuge/Jahr} \times 2000 \text{ €} \times 4 \text{ Tage} = 3\,200\,000 \text{ €/Jahr}$.

Prüfung vor der Nutzung eines genehmigten Fahrzeugs

§ 29a EIGV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

Erläuterungen:					
<p>Der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Fahrzeugen zur Infrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erfolgt auch heute schon über die Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Auch heute schon müssen sich EVU und EIU hierzu abstimmen (Durchführung von Testfällen etc.). Insoweit müssen sich EVU und EIU bereits heute mit vorhandenem Aufwand abstimmen. Inwieweit es zum Beispiel zwischen den Wirtschaftsakteuren aufgrund der Übernahme einer Systemführerschaft (wie fachtechnisch angeregt durch das EIU) eine Aufgabenschwerpunktbildung geben könnte oder beispielsweise der Aufwand durch das Einrichten von Teststrecken (auch wie bereits fachtechnisch angeregt) gar verringert werden könnte, kann nicht abgeschätzt werden.</p>					

3.3 Für die Verwaltung

Der Verwaltung entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 716 000 Euro jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt, der nach dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 berechnet wurde. Es handelt sich um Personalaufwand. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 6,9 Stellen im gehobenen Dienst (478 650 € : 43,40 €/h : (8 h x 200 Arbeitstage)) und 4,7 Stellen im mittleren Dienst (237 750 € : 31,70 €/h : (8 h x 200 Arbeitstage)). Die zusätzlichen Stellen und der Mehrbedarf an Personalmitteln sollen durch Gebühreneinnahmen kompensiert werden. Dem zusätzlichen Erfüllungsaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt stehen Gebühren in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro gegenüber.

Bewertung der Sicherheitsvorschriften im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union					
§ 4 i.V.m. § 5 Absatz 4 ESiV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	12	- 6 500 €			
Erläuterungen:					
<p>Derzeit verfügen in Deutschland rund 282 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Deutschland über eine Sicherheitsbescheinigung. Mit Umsetzung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden noch weitere rund 210 EVU hinzukommen, die aber vermutlich nicht bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) ihre Sicherheitsbescheinigung beantragen werden. Von diesen EVU sind schätzungsweise 35 EVU mit Sitz in Deutschland grenzüberschreitend tätig. Für diese Unternehmen besteht die Pflicht, die Sicherheitsbescheinigung bei der ERA zu beantragen. In diesen Fällen reduziert sich die Tätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) auf die Prüfung der Sicherheitsvorschriften nach § 3 ESiV. Tatsächlich ist aber davon auszugehen, dass die ERA für die Prüfung des organisationsbezogenen „SMS-Teils“ für deutschsprachige Anträge wiederum auf sogenannte Poolexperten des EBA im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung EBA/ERA zurückgreift. Die ERA hat nämlich momentan so gut wie keine eigenen Personale, um die eingehenden Anträge völlig autark zu bearbeiten, und verschiebt anfänglich einen Großteil der Arbeit an den einzelnen Mitgliedstaat zurück. Deshalb rechnet das EBA in den ersten Jahren der Einführung des vierten Eisenbahnpakets mit keiner größeren Entlastung bei der Bearbeitung der Anträge. Damit ist davon auszugehen, dass sich der Aufwand im Hinblick auf das zu prüfende EVU aus Deutsch-</p>					

land nicht unbedingt reduziert. Bei 35 EVU mit fünfjähriger Laufzeit der Sicherheitsbescheinigungen sind folglich sieben Fälle pro Jahr ($35 \text{ EVU} / 5 \text{ Jahre} = 7 \text{ Fälle/Jahr}$) zu bearbeiten. Die Bearbeitungszeit für diese Anträge (SMS-Teil + nationaler Teil zusammen) liegt derzeit bei durchschnittlich 216 Stunden. Diese Stundenanzahl ergibt sich aus der durchschnittlichen Bearbeitungszeit eines Antrags auf Sicherheitsbescheinigung beim EBA. Mit Einsatz des EDV-Instruments „one-stop shop“ ist langfristig eine Effizienzsteigerung der Sachbearbeitung (OSS-Effizienz) zu erwarten, so dass sich die Bearbeitungszeit geschätzt um ca. 10% pro Fall verkürzt. D.h. der Verwaltungsaufwand verkürzt sich lediglich aufgrund der Effizienzsteigerung. Die inhaltliche Prüfungsdauer bleibt wie bei einer Erteilung der Sicherheitsbescheinigung bestehen. Für die Verringerung des Erfüllungsaufwandes ergibt sich folgende Berechnung: $(216 \text{ h/Fall} \times 7 \text{ Fälle/Jahr}) - (216 \text{ h/Fall} \times 7 \text{ Fälle/Jahr} \times 0,9 \text{ OSS-Effizienz}) = 151,2 \text{ h/Jahr}$.

Bei den erwähnten 35 Anträgen, für die die ERA zuständig ist, entsteht ein zusätzlicher Koordinierungsaufwand zwischen mehreren beteiligten Behörden. Mindestens das EBA und die ERA müssen den Antrag in Arbeitspakete aufteilen und diese untereinander abstimmen. Gegebenenfalls müssen auch gemeinsame Termine (Audits) wahrgenommen werden oder beispielsweise die Aufsichtserkenntnisse verschiedener Mitgliedstaaten einheitlich im Antrag berücksichtigt werden. Dieser zusätzliche Koordinierungsaufwand liegt schätzungsweise bei rund fünf Stunden pro Fall. Da die Sicherheitsbescheinigung alle fünf Jahre neu beantragt werden muss, ist eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen. Es handelt sich daher um 7 Fälle pro Jahr. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $5 \text{ h/Fall} \times 7 \text{ Fälle/Jahr} = 35 \text{ h/Jahr}$.

Darüber hinaus nehmen 25 EVU mit Sitz im Ausland in Deutschland am Betrieb teil. Für diese EVU muss das Eisenbahn-Bundesamt die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung prüfen. Nach § 7a Absatz 4 AEG erteilt das Eisenbahn-Bundesamt derzeit die nationale Bescheinigung für diese Unternehmen. Hierfür prüft es derzeit auch schon die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften. Die durchschnittliche Bearbeitung eines solchen Falls beträgt 118 Stunden. Im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung durch die ERA, muss das Eisenbahn-Bundesamt für diese 25 EVU auch weiterhin die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften prüfen. Da die Sicherheitsbescheinigung alle fünf Jahre neu beantragt werden muss und die Prüfung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften ebenfalls alle fünf Jahre zu erfolgen hat, sind folglich fünf Fälle pro Jahr zu bearbeiten ($25 \text{ EVU alle 5 Jahre}$). Es ist mit einer Effizienzsteigerung durch den „one-stop shop“ zu rechnen, so dass sich eine Reduzierung der Bearbeitungszeit um 10% ergibt. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $(5 \text{ Fälle/Jahr} \times 118 \text{ h/Fall}) - (5 \text{ Fälle/Jahr} \times 118 \text{ h/Fall} \times 0,9 \text{ OSS-Effizienz}) = 59 \text{ h/Jahr}$.

Auch hier ergibt sich ein zusätzlicher Koordinierungsaufwand durch die Beteiligung mehrerer Behörden. Dieser Koordinierungsaufwand beläuft sich pro Fall auf schätzungsweise fünf Stunden. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: $5 \text{ h/Fall} \times 5 \text{ Fälle/Jahr} = 25 \text{ h/Jahr}$.

Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Der jährliche Erfüllungsaufwand verringert sich um: $((151,2 \text{ h/Jahr} - 35 \text{ h/Jahr}) + (59 \text{ h/Jahr} - 25 \text{ h/Jahr})) \times 43,40 \text{ €/h} = 6 \text{ 518,68 €/Jahr}$.

Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung

§ 4 i.V.m. § 5 ESiV	Fälle	Personalaufwand	Sachaufwand
---------------------	-------	-----------------	-------------

		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	92	89 600 €			

Erläuterungen:

Voraussichtlich rund 460 EVU mit Sitz im Inland, die nicht grenzüberschreitend tätig sind, beantragen alle fünf Jahre eine Sicherheitsbescheinigung beim Eisenbahn-Bundesamt. Die EVU können in nachfolgende Fallgruppen eingeteilt werden:

Fall 1: EVU mit Sitz im Inland, bisheriger Eisenbahnbetriebsleiter-Nachweis

Von den 250 EVU, die vor dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine Sicherheitsbescheinigung benötigten, führen heute 80 % noch den sogenannten Betriebsleiternachweis (bisheriger § 7a Absatz 3 AEG). Da die Sicherheitsbescheinigung alle fünf Jahre neu beantragt werden muss, ist eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen. Es ist jährlich somit von 40 Fällen auszugehen (250 EVU x 0,8 Eisenbahnbetriebsleiter-Fallquote x 0,2 = 40 Fälle/Jahr). Deren Bearbeitung liegt derzeit bei durchschnittlich 148 Stunden. Da diese Nachweisführung mit Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets aufgehoben wird, ergeben sich für diese Unternehmen zukünftig höhere Bearbeitungszeiten wie für eine Vollbewertung des organisatorischen „SMS-Teils“ in Höhe von 216 Stunden. Unter Berücksichtigung der zukünftigen Effizienzsteigerung durch den „one-stop shop“ mit Aufwandsreduzierung um 10 % ergibt sich ein zusätzlicher Bearbeitungsaufwand durch den Wegfall des Eisenbahnbetriebsleiter-Nachweises von $(216 \text{ h/Fall} - 148 \text{ h/Fall}) \times 0,9 \text{ OSS-Effizienz} \times 40 \text{ Fälle/Jahr} = 2448 \text{ h/Jahr}$.

Fall 2: EVU mit Sitz im Inland, wie bisher SMS-Vollbewertung

Von den 250 EVU, die vor dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine Sicherheitsbescheinigung benötigten, stellen rund 20 % alle fünf Jahre den Antrag einer Vollbewertung des SMS gemäß § 7a Absatz 2 AEG. Für diese Anträge bleibt die Fallzahl von zehn gleich (250 EVU x 0,2 x 0,2). Es ist pro Fall durch Effizienzsteigerung des „one-stop shop“ zu erwarten, dass sich die heutige Bearbeitungszeit von 216 Stunden pro Fall um 10 % reduziert. Der Erfüllungsaufwand reduziert sich daher um: $(10 \text{ Fälle/Jahr} \times 216 \text{ h/Fall}) - (10 \text{ Fälle/Jahr} \times 216 \text{ h/Fall} \times 0,9 \text{ OSS-Effizienz}) = 216 \text{ h/Jahr}$.

Fall 3: 210 EVU, die wegen des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erstmalig verpflichtet werden, eine Sicherheitsbescheinigung zu beantragen

Diese rund 210 EVU werden vermutlich weiterhin beim Eisenbahn-Bundesamt den Antrag auf Sicherheitsbescheinigung stellen, weil sie nur innerhalb Deutschlands fahren. Von diesen 210 EVU sind 70 EVU mittelgroß und 140 EVU klein. Da die Sicherheitsbescheinigung alle fünf Jahre neu beantragt werden muss, ist eine Periodizität von 0,2 zu berücksichtigen. Jährlich werden von 14 mittelgroßen EVU (70 EVU x 0,2) und von 28 kleinen EVU (140 EVU x 0,2) Anträge auf Sicherheitsbescheinigungen gestellt. Für diese Anträge bleibt die Fallzahl gleich. Nach dem Erfüllungsaufwand des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beträgt die Bearbeitungszeit für die Rezertifizierung von mittelgroßen EVU 52 Stunden pro Fall und von kleinen EVU 32 Stunden pro Fall. Es ist pro Fall durch die Effizienzsteigerung des „one-stop shop“ zu erwarten, dass sich die Bearbeitungszeit um 10 % reduziert. Insgesamt reduziert sich der Aufwand um: $((14 \text{ Fälle/Jahr} \times 56 \text{ h/Fall}) + (28 \text{ Fälle/Jahr} \times 32 \text{ h/Fall})) - ((14 \text{ Fälle/Jahr} \times 56 \text{ h/Fall}) + (28 \text{ Fälle/Jahr} \times 32 \text{ h/Fall}) \times 0,9 \text{ OSS-Effizienz}) = 168 \text{ h/Jahr}$.

Insgesamt beläuft sich der zeitliche Mehraufwand auf 2064 Stunden pro Jahr (2448 h/Jahr – 216 h/Jahr – 168 h/Jahr). Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Er-

mittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand erhöht sich um:
 $2064 \text{ h/Jahr} \times 43,40 \text{ €/h} = 89\,577,60 \text{ €/Jahr}$.

Herstellung des Einvernehmens bei Fahrten zu Grenzbetriebsbahnhöfen

§ 7 Absatz 2 Nummer 2 ESiV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	18	3 100 €			

Erläuterungen:

Gemäß dieser Vorschrift hat das Eisenbahn-Bundesamt für EVU, denen es eine Sicherheitsbescheinigung ausgestellt hat und die Grenzbetriebsbahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anfahren wollen, das Einvernehmen mit den betroffenen Mitgliedstaaten oder deren Sicherheitsbehörden herzustellen.

Insgesamt gibt es in Deutschland 54 Grenzbetriebsstrecken bei den Eisenbahnen des Bundes, zzgl. weniger weiterer bei den übrigen Infrastrukturunternehmen. Die Verkehrsbedeutung der Grenzbetriebsstrecken unterscheidet sich teils erheblich. Beispielsweise gibt es Strecken zwischen Grenzübergängen, die nur von einem EVU bedient werden, das Schienenpersonennahverkehr betreibt. Dahingegen gibt es Grenzbetriebsstrecken, auf denen Personen- und Güterverkehre verschiedenster EVU im Wettbewerb erbracht werden. Unter Berücksichtigung der dargestellten Rahmenbedingungen wird abgeschätzt, dass pro Jahr und Nachbarstaat zwei Fälle zu bearbeiten sind. Bei neun Nachbarstaaten ist also von einer jährlichen Fallzahl von 18 auszugehen. Hierbei ist bereits gemittelt, dass zu manchen Staaten wie Luxemburg, Frankreich oder Dänemark diese Zahl voraussichtlich marktbedingt geringer liegen wird, als beispielsweise an den Grenzen zu Polen, Tschechien, Österreich, der Schweiz oder den Niederlanden.

Pro Unternehmen, das einen Grenzbetriebsbahnhof im Ausland nutzen will, ist mit einem Arbeitsanfall von vier Stunden zu rechnen. Diese setzen sich zusammen aus der Prüfung während des Antragsverfahrens zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, ob ein Unternehmen Grenzbetriebsbahnhöfe im EU-Ausland anfahren will (15 Minuten), der Kontaktaufnahme mit der Sicherheitsbehörde des jeweiligen Nachbarstaates (30 Minuten), der Herstellung des Einvernehmens inklusive inhaltlicher Prüfung der Ähnlichkeit von Netzmerkmalen und Betriebsvorschriften (3 Stunden) und der Einarbeitung des Einvernehmens in das Antragsverfahren zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung (15 Minuten).

Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt: $(4 \text{ h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 18 \text{ Fälle/Jahr} = 3\,124,80 \text{ €/Jahr}$.

Zusammenarbeit mit der Agentur bei Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung

§ 11 Absatz 1 ESiV	Fälle	Personalaufwand	Sachaufwand
--------------------	-------	-----------------	-------------

		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	3	4 000 €			

Erläuterungen:

a) Das Eisenbahn-Bundesamt kann bei der Agentur den Widerruf einer von der Agentur erteilten Sicherheitsbescheinigung beantragen, wenn es feststellt, dass das betroffene Unternehmen die Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung nicht mehr erfüllt (§ 11 Absatz 1 Nummer 1 ESiV).

Es ist aufgrund der Erfahrungswerte der letzten Jahre von einem Fall pro Jahr auszugehen. Für die Bearbeitung des Antrags sind 21 Stunden anzusetzen. Hierauf entfallen 30 Minuten auf die Prüfung, ob die Feststellung ein EVU mit von der Agentur ausgestellter Sicherheitsbescheinigung betrifft. Für die Erstellung und Begründung des Antrags fallen 20 Stunden an sowie weitere 30 Minuten für dessen Übermittlung an die Agentur.

b) Das Eisenbahn-Bundesamt kann den Widerruf auch beantragen, wenn es gegenüber dem Inhaber der Sicherheitsbescheinigung zur Abwehr eines schwerwiegenden Sicherheitsrisikos Maßnahmen nach § 5a Absatz 2 Satz 1 AEG getroffen hat, die länger als drei Monate wirksam sind (§ 11 Absatz 1 Nummer 2 ESiV).

Es ist hier aufgrund der Erfahrungswerte der letzten Jahre von zwei Fällen im Jahr auszugehen. Für einen Antrag sind 36 Stunden anzusetzen. Hierauf entfallen 30 Minuten auf die Prüfung, ob die getroffenen Feststellungen ein EVU mit von der Agentur ausgestellter Sicherheitsbescheinigung betrifft, 20 Stunden für die Erstellung und Begründung des Antrags sowie weitere 30 Minuten für dessen Übermittlung an die Agentur. Im Unterschied zu den unter § 11 Absatz 1 Nummer 1 ESiV fallenden Sachverhalten ist hier mit einer höheren Komplexität aufgrund der Verknüpfung mit Erkenntnissen aus der Aufsicht zu rechnen. Deswegen wird in diesen Fällen eine weitergehende Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erforderlich werden (weitergehende Sachverhaltsermittlung, vertiefte Erläuterung der Erkenntnisse, die zum jeweiligen Bescheid geführt haben). Es ist von etwa 15 weiteren Stunden pro Fall auszugehen.

c) Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Bei dem zugrunde gelegten Standardlohnkostensatz nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst (43,40 €/Stunde) berechnet sich der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt: $(21 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 1 \text{ Fall/Jahr} + (36 \text{ h} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 2 \text{ Fälle/Jahr} = 4\,036,20 \text{ €/Jahr}$.

Erteilung der in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 genannten Genehmigungsarten

§ 11 Absatz 1 EIGV i. V. m. Artikel 46 Absatz 2 und Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	410	251 700 €			

Erläuterungen:

Von Artikel 2 dieser Mantelverordnung sind weiterhin alle Fahrzeugzulassungen im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes erfasst. Daher gibt es keine Änderung

zu den ermittelten Fallzahlen der Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. In der Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften waren im Bereich der Fahrzeugzulassung 410 Fälle erfasst. Diese verteilen sich mit Inkrafttreten dieser Verordnung auf die in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 genannten Genehmigungsarten. Diese Genehmigungsarten sind in einer Vorgabe mit der Fallzahl 410 zusammengefasst. Im Aufwand für die Genehmigungsarten ist hier unterstellt, dass die nunmehrige Amtshandlung Vorbereitung nach Art. 22 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 bereits im Aufwand enthalten ist. Die Bearbeitung der Genehmigungsfälle nach den Anhängen II und III der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 verlangt gegenüber den in der bisherigen EIGV geregelten Aufwänden eine größere Prüftiefe von mehr Dokumenten. In einer ersten Schätzung werden die im vorherigen Schritt von der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) zur EIGV abgeschätzten Einsparungen rückgängig gemacht, da die Dokumentenmenge und Prüfaufgaben wieder vergleichbar zu den Prüfungen der TEIV werden.

Von den 410 Zulassungsfällen sind circa 80% rein nationale Sachverhalte, so dass es sich rechnerisch um 328 rein nationale Fälle handelt. Hier haben die Antragsteller ein Wahlrecht, ob sie als Genehmigungsstelle die Agentur oder das Eisenbahn-Bundesamt wählen. Im Weiteren ist, auch aufgrund der Rückmeldungen der Wirtschaft, davon auszugehen, dass von dem Wahlrecht dergestalt Gebrauch gemacht werden wird, dass die Antragsteller das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsstelle wählen. In 80 % der Fälle kommt es aufgrund der erwähnten größeren Prüftiefe von mehr Dokumenten zu einem höheren Erfüllungsaufwand. Die Genehmigungsfälle, die die früheren EBO-Fälle waren, sind rein nationale Fälle. Von den weiteren Zulassungen, die im Erfüllungsaufwand der bisherigen EIGV darstellt sind, sind rechnerisch insgesamt 82 internationale Fälle abzuziehen. Die rein nationalen Fälle teilen sich demnach wie folgt auf:

- 80 Fälle der bisherigen Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich der TSI fallen (§ 32 EBO): der Aufwand reduzierte sich nach der bisherigen EIGV um 30 Stunden pro Fall,
- 100 Fälle der bisherigen Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI nicht einhalten müssen (§ 32 EBO): der Aufwand reduzierte sich nach der bisherigen EIGV um 15 Stunden pro Fall,
- 18 Fälle der bisherigen Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung und Serienzulassung für Fahrzeuge, die die TSI einhalten müssen: der Aufwand reduzierte sich nach der bisherigen EIGV um 50 Stunden pro Fall,
- 130 Fälle der bisherigen Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Umrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge, die die TSI einhalten müssen: der Aufwand reduzierte sich nach der bisherigen EIGV um 30 Stunden pro Fall.

Der Erfüllungsaufwand erhöht sich um die in der bisherigen EIGV dargestellten Reduzierungen. Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

$$((80 \text{ Fälle/Jahr} \times 30 \text{ h/Fall}) + (100 \text{ Fälle/Jahr} \times 15 \text{ h/Fall}) + (18 \text{ Fälle/Jahr} \times 50 \text{ h/Fall}) + (130 \text{ Fälle/Jahr} \times 30 \text{ h/Fall})) \times 43,40 \text{ €/h} = 8\,700 \text{ h/Jahr} \times 43,40 \text{ €/h} = 377\,580 \text{ €/Jahr.}$$

In circa 20% der Fälle (82 Fälle) ist von einem internationalen Sachverhalt (Mehrländerzulassung) auszugehen, so dass die Agentur zwingend zuständig ist. Der Aufwand für die Erteilung einer Fahrzeugzulassung in Bezug auf einen Neubau beträgt durchschnittlich 150 Stunden pro Fall und in Bezug auf einen Umbau beträgt er durchschnittlich 50 Stunden pro Fall. Hier entfällt ein Prüfanteil von circa 70% auf eine TSI Prüfung, 30% auf eine Prüfung der nationalen Anforderungen. Als Amtshandlung ist demnach eine nationale Bewertung der nationalen technischen Vorschriften im Rahmen der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen durch das Eisenbahn-Bundesamt vor-

zunehmen. Unter der Prämisse eines gesteigerten Aufwands wegen einer größeren Prüftiefe bei mehreren Dokumenten und keines gesteigerten Aufwands für die Koordinierung mit der zuständigen Eisenbahnagentur der Europäischen Union ergibt sich folgende Berechnung für die nationale Prüfung: $((70 \text{ Fälle/Jahr} \times 30 \text{ h} \times 30 \%) + (12 \text{ Fälle/Jahr} \times 50 \text{ h} \times 30 \%) - (70 \text{ Fälle/Jahr} \times 50 \text{ h} \times 70 \%) + (12 \text{ Fälle/Jahr} \times 150 \text{ h} \times 70\%)) \times 43,40 \text{ €/h} = (630 \text{ h/Jahr} + 180 \text{ h/Jahr} - 2450 \text{ h/Jahr} - 1260 \text{ h/Jahr}) \times 43,40 \text{ €/h} = - 2 900 \text{ h/Jahr} \times 43,40 \text{ €/h} = - 125 860 \text{ €/Jahr}$.

Der Aufwand beim Eisenbahn-Bundesamt erhöht sich um:
 $377 580 \text{ €/Jahr} - 125 860 \text{ €/Jahr} = 251 720 \text{ €/Jahr}$.

Wegfall der Möglichkeit einer Serienzulassung

§ 11 Absatz 1 EIGV i. V. m. Artikel 46 Absatz 2 und Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	3 000	237 750 €			

Erläuterungen:

Ein Mehraufwand entsteht durch die Abschaffung der Serienzulassung. Mit einer Serienzulassung hatte der Inhaber der Serienzulassung das Recht, Übereinstimmungserklärungen abzugeben. Der Halter eines Fahrzeugs durfte auf Basis dieser Übereinstimmungserklärungen Fahrzeuge ohne weitere behördliche Genehmigung in Betrieb nehmen. Im Jahr 2018 wurden auf Basis von Genehmigungen einer Fahrzeugserie circa 3 000 Fahrzeuge in Betrieb genommen (Neu- und Umbau). Fahrzeuge, die mit einem Typen übereinstimmen, dürfen ohne behördlichen Akt zukünftig nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Vielmehr ist ein behördlicher Akt erforderlich, § 12 EIGV. In diesem behördlichen Akt ist für circa 3 000 Fälle jährlich der Umfang der Genehmigung festzulegen. Eine Genehmigung darf nur dann erteilt werden, wenn das Fahrzeug dem genehmigten Fahrzeugtyp entspricht und das Fahrzeug den einschlägigen europäischen Vorschriften und nationalen Vorschriften entspricht und sämtlichen Prüfverfahren unterzogen wurde, die für die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erforderlich sind (vgl. Anhang VI der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250) und keine sicherheitsrelevanten Mängel vorliegen. Dies ist in jedem Einzelfall zu prüfen. Für die Erteilung eines behördlichen Akts ist damit nach entsprechender Antragstellung, ein Verwaltungsverfahren anzulegen und der Abgleich der Typgenehmigung mit dem technischen Regelwerk vorzunehmen. Daneben ist ein Bescheid zu entwerfen, zu finalisieren und zu versenden. Hierbei ist von einem Aufwand von circa 2,5 Stunden pro Fall auszugehen. Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des mittleren Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den mittleren Dienst 31,70 Euro pro Stunde.

Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:
 $2,5 \text{ h/Fall} \times 31,70 \text{ €/h} \times 3 000 \text{ Fälle/Jahr} = 237 750 \text{ €/Jahr}$.

Feststellen der Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen

§ 13 EIGV	Fälle	Personalaufwand	Sachaufwand
-----------	-------	-----------------	-------------

		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	6	130 200 €			

Erläuterungen:

Es ist in einer vorsichtigen Schätzung des Eisenbahn-Bundesamtes von circa sechs Fällen pro Jahr auszugehen. Da der Ermittlungsaufwand zur Feststellung, ob die grundlegenden Anforderungen eingehalten werden oder nicht, technisch äußerst komplex ist, ist von circa 500 Stunden pro Fall auszugehen. Die Stundenanzahl basiert auf einer Auswertung von Aufsichtssachverhalten, denen ein ähnlicher Anwendungsfall wie § 13 zu Grunde liegt. Von einem Vorgang erfasst ist der Beginn der Prüfung eines Verfahrens über eine komplexe Sachverhaltsermittlung, ggf. unter Hinzuziehung externen Sachverständigen. Weitere Verfahrensschritte sind mitunter umfangreiche Korrespondenz mit dem Betroffenen, ggf. eine Anhörung und Entwurf eines Sachbescheides. Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde.

Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:
 $(500 \text{ h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 6 \text{ Fälle/Jahr} = 130 200 \text{ €/Jahr}$.

Überprüfung bei Ausrüstung des Genehmigungsgegenstandes mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen

§ 19 Absatz 2 EIGV	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	100	6 500 €			

Erläuterungen:

Die Fallzahl 100 ergibt sich aus der Annahme, dass die Anzahl der Verfahren identisch ist zu der Anzahl der Verfahren, die im Rahmen der EIGV als TSI relevante Änderungen ermittelt wurden. Nach dem derzeitigen „ERTMS-Migrationsplan“ wäre mit weniger Verfahren zu rechnen. Soweit eine flächendeckende Ausrüstung mit ERTMS realisiert würde, wäre eine deutlich größere Anzahl von Verfahren einschlägig. Pro Fall sind die Genehmigungsunterlagen mit der Zustimmung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu überprüfen. Der Prüfmaßstab folgt dabei dem gesetzlich vorgesehenen, so dass zunächst eine Prüfung auf Vollständigkeit und Prüffähigkeit und im Anschluss auf Nachvollziehbarkeit erfolgt. Es handelt sich mithin insbesondere um eine formale Prüfung, wofür circa 1,5 Stunden pro Fall in Ansatz gebracht werden kann. Die Arbeiten werden schwerpunktmäßig durch qualifiziertes Personal des gehobenen Dienstes durchgeführt. Der Standardlohnkostensatz beträgt nach der Lohnkostentabelle für die Verwaltung nach Anhang VII des Leifadens für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung vom Dezember 2018 für den gehobenen Dienst 43,40 Euro pro Stunde.

Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:
 $(1,5 \text{ h/Fall} \times 43,40 \text{ €/h}) \times 100 \text{ Fälle/Jahr} = 6 510 \text{ €/Jahr}$.

4. Weitere Kosten

Weitere Kosten durch Gebühren entstehen der Wirtschaft jährlich in Höhe von insgesamt 2,2 Millionen Euro.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Bearbeitungsdauer in Stunden	Gebühr nach § 2 Abs. 2 Satz 2 BEGebV
§ 4 i.V.m. § 5 Absatz 4 ESiV	Bewertung der Sicherheitsvorschriften im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung durch die ERA	12	- 150	Zeitaufwand 120 €/Stunde - 18 000 €
§ 4 i.V.m. § 5 Absatz 1 ESiV	Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung	92	2 064	Zeitaufwand 120 €/Stunde 247 680 €
§ 11 Absatz 1 EIGV i.V.m. Artikel 46 Absatz 2 und Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	Erteilung der in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 genannten Genehmigungsarten	410	5 800	Zeitaufwand 120 €/Stunde 696 000 €
§ 11 Absatz 1 EIGV i.V.m. Artikel 46 Absatz 2 und Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545	Wegfall der Möglichkeit einer Serienzulassung	3 000	7 500	Zeitaufwand 120 €/Stunde 900 000 €
§ 13 EIGV	Feststellen der Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen	6	3 000	Zeitaufwand 120 €/Stunde 360 000 €
§ 19 Absatz 2 EIGV	Überprüfung bei Ausrüstung des Genehmigungsgegenstandes mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen	100	150	Zeitaufwand 120 €/Stunde 18 000 €

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

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist für einzelne Vorschriften vorgesehen, weil diese durch neue Vorschriften, die aus dem EU-Recht kommen, ersetzt werden. Dieses Regelungsvorhaben muss nicht evaluiert werden, weil der zusätzliche Erfüllungsaufwand nicht den Schwellenwert von einer Million Euro überschreitet.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems)

Zu Teil 1 (Allgemeine Vorschriften)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Zu Absatz 1

Der Anwendungsbereich wird über das übergeordnete Netz im Sinne des § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes festgelegt. Die Regelungen der Verordnung gelten somit für alle am öffentlichen Eisenbahnsystem im übergeordneten Netz Beteiligten. Es handelt sich hierbei um diejenigen Akteure, auf die das Recht der Europäischen Union Anwendung findet.

Zu Absatz 2

Zu Nummer 1

Ausgenommen vom Anwendungsbereich sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die grundsätzlich nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen, sondern lediglich bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Diese Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen nämlich keine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Nummer 2

Des Weiteren sind ausgenommen die Eisenbahnen, soweit sie Fahrzeuge, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt werden, betreiben, selbst wenn sie am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Die in Nummer 2 aufgeführte Ausnahme vom Anwendungsbereich entspricht der Regelung aus § 7a Absatz 1 Satz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Anknüpfungspunkt ist die jeweilige Nutzung des einzelnen Fahrzeugs.

Zu Nummer 3

Darüber hinaus werden Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes ausgenommen.

Die Ausnahme nach Satz 1 Nummer 3 gilt nicht für Schienenwege der Serviceeinrichtungen von Personenbahnhöfen und Güterterminals.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Zu Nummer 1

Der Begriff der gemeinsamen Sicherheitsmethode wird erstmals in Umsetzung von Artikel 3 Nummer 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 definiert.

Zu Nummer 2

Der Begriff der Sicherheitsvorschriften wird in Nummer 2 definiert. Die bisherige Definition aus Nummer 1 wird dahingehend erweitert, dass sich die Sicherheitsvorschriften nicht nur auf Eisenbahnen, sondern auch auf Dritte beziehen können. Mit Dritten sind in erster Linie die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gemeint. Unter den Begriff der Sicherheitsvorschriften fallen nicht die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die in den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen enthaltenen Bestimmungen, die der Betriebssicherheit dienen (§ 21 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes). Denn die erwähnten Vorschriften wiederholen lediglich bestehende Sicherheitsvorschriften, an die sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen halten müssen.

Zu Nummer 3

Nummer 3 enthält die Definition der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entsprechend dem Artikel 3 Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu Nummer 4

Neu ist die Definition der zentralen Anlaufstelle. Die zentrale Anlaufstelle ist eine IT-Anwendung. Diese wird durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union bereitgestellt. Zur Definition der zentralen Anlaufstelle wird auf Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 zurückgegriffen, wonach die Eisenbahnagentur das elektronische Informations- und Kommunikationssystem („one-stop shop“) bereitstellt.

Zu § 3 (Notifizierung von Sicherheitsvorschriften)

Zu Absatz 1

Neue Sicherheitsvorschriften dürfen ab dem 16. Juni 2018 nur noch in den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 aufgeführten Fällen erlassen oder von Eisenbahnen und Sektororganisationen herausgegeben werden. Ausgenommen davon sind Änderungen an den bereits notifizierten Vorschriften.

Zu Absatz 2

Werden die Sicherheitsvorschriften durch die Eisenbahnen oder Sektororganisationen herausgegeben, sind die Sicherheitsvorschriften vier Monate vor Veröffentlichung der Sicherheitsbehörde vorzulegen. Mit Sektororganisationen sind in erster Linie Verbände und Gremien gemeint.

Zu Absatz 3

Das Notifizierungsverfahren ist im neu gefassten Absatz 3 geregelt.

Zu Absatz 4

Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen der Sicherheitsvorschriften nach Absatz 4 Satz 1. Vor der Notifizierung und Veröffentlichung der geänderten Liste der Sicherheitsvorschriften ist nach Absatz 4 Satz 2 ein formloses Beteiligungsverfahren mit den

betroffenen Wirtschaftskreisen durchzuführen. Der Einhaltung der Beteiligungsvorgabe kann etwa durch das Abhalten einer Präsenzsitzung genügt werden.

Zu Absatz 5

Absatz 5 enthält Vorgaben zu besonders dringlichen Sicherheitsvorschriften.

Zu Teil 2 (Einheitliche Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung)

Zu Kapitel 1 (Einheitliche Sicherheitsbescheinigung)

Zu § 4 (Voraussetzungen für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung)

Die Vorschrift enthält im Wesentlichen die Regelungen des mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union aufgehobenen § 7a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Neu ist, dass es sich hierbei um eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung handelt. Bisher hat die Sicherheitsbehörde eine Sicherheitsbescheinigung erteilt und gegebenenfalls im Falle der Teilnahme an Eisenbahnverkehrsdiensten in einem anderen Mitgliedstaat erteilt die Sicherheitsbehörde des betroffenen Mitgliedstaates zusätzlich eine nationale Bescheinigung. Mit dem erwähnten Gesetz wird die einheitliche Sicherheitsbescheinigung in das deutsche Rechtssystem eingeführt. Die nationale Bescheinigung entfällt. Denn im Fall der Teilnahme an Eisenbahnverkehrsdiensten in verschiedenen Mitgliedstaaten ist die Eisenbahnagentur der EU für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung zuständig. Die Sicherheitsbescheinigung wird für nach Art, Umfang und räumliche Ausdehnung festgelegte Eisenbahnverkehrsdienste für die betreffenden Schienennetze oder Schienenwege erteilt. Wenn die materiellen Voraussetzungen erfüllt sind, ist die einheitliche Sicherheitsbescheinigung zu erteilen. Es handelt sich somit um eine gebundene Entscheidung.

Die Erleichterung für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem bestellten Eisenbahnbetriebsleiter, die nur innerhalb der Bundesrepublik Deutschland verkehren, wurde in § 7a Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der EU gestrichen und wird nicht mehr in die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung aufgenommen. Nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 wird nämlich mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nachgewiesen, dass unter anderem das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat. Eine Ausnahme vom Nachweis ist daher nicht möglich.

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 7a Absatz 2 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union). Er wurde lediglich redaktionell an die neuen EU-Vorschriften angepasst. Die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem sind nunmehr in Artikel 9 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 geregelt. Der Verweis auf Rechtsverordnungen gemäß § 26 Absatz 1 Nummer 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist weggefallen.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 müssen die in den Sicherheitsvorschriften enthaltenen Anforderungen erfüllt werden.

Zu § 5 (Sicherheitsbescheinigungsstelle)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift legt die Aufgaben der Sicherheitsbescheinigungsstelle fest. Diese erteilt Sicherheitsbescheinigungen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763.

Zu Absatz 2

Absatz 2 bestimmt, welche Behörde Sicherheitsbescheinigungsstelle sein kann. Das ist in erster Linie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Des Weiteren kann aber auch das Eisenbahn-Bundesamt Sicherheitsbescheinigungsstelle sein. Nach Satz 1 ist die Eisenbahnagentur Sicherheitsbescheinigungsstelle, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen grenzüberschreitende Güter- oder Personenverkehrsdienste durchführt. Des Weiteren ist die Eisenbahnagentur Sicherheitsbescheinigungsstelle, wenn die Durchführung von Güter- oder Personenverkehrsdiensten auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland begrenzt ist und das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Antrag an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union gerichtet hat. Das Eisenbahn-Bundesamt ist Sicherheitsbescheinigungsstelle, wenn die Durchführung von Güter- oder Personenverkehrsdiensten auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland begrenzt ist und das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Antrag an das Eisenbahn-Bundesamt gerichtet hat. Das bedeutet, im Fall rein nationaler Eisenbahnverkehrsdienste steht dem Antragsteller ein Wahlrecht zu, ob die Eisenbahnagentur oder das Eisenbahn-Bundesamt den Antrag bearbeiten soll. Diese Zuständigkeitsverteilung ergibt sich aus Artikel 10 Absatz 5 Satz 1 und Absatz 8 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt die Zuständigkeit für die Änderung einer Sicherheitsbescheinigung, wenn nachträglich das geografische Tätigkeitsgebiet erweitert werden soll. Dies entspricht der Zuständigkeitsverteilung aus Artikel 10 Absatz 14 der Richtlinie (EU) 2016/798. Die Eisenbahnagentur ist für die Änderung der Sicherheitsbescheinigung zuständig, wenn das geografische Tätigkeitsgebiet eines Eisenbahnverkehrsunternehmens

- auf andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union erweitert wird oder
- erstmals auf einen oder mehrere andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union erweitert wird oder
- innerhalb eines Mitgliedstaates der Europäischen Union erweitert wird und die Agentur die ursprüngliche Sicherheitsbescheinigung erteilt hat. Im Fall der Erweiterung einer durch die Sicherheitsbehörde erteilten Sicherheitsbescheinigung ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig, wenn die Tätigkeit innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erweitert wird.

Zu Absatz 4

Absatz 4 erläutert die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes, wenn die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Sicherheitsbescheinigungsstelle ist. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft, ob die Sicherheitsvorschriften erfüllt sind. Stimmt die Agentur einer positiven oder negativen Bewertung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht zu, gilt ein besonderes interbehördliches Schlichtungsverfahren, in das auch der Antragsteller einbezogen werden kann. Dieses Verfahren ist in Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 beschrieben, auf den Satz 2 verweist. Stimmt die Agentur einem negativen Attest des Eisenbahn-Bundesamtes zu, wird die Sicherheitsbescheinigung nicht oder nur für die Netzteile erteilt, für die eine positive Bewertung vorliegt.

Zu § 6 (Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung)**Zu Absatz 1**

Die Vorschrift regelt das Erfordernis, einen Antrag für die Sicherheitsbescheinigung zu stellen. Der Antrag auf Erteilung der Sicherheitsbescheinigung wird künftig gemäß Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 ausschließlich bei der zentralen Anlaufstelle der Europäischen Union im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EU) 2016/796 gestellt. Die Modalitäten der Antragstellung sind in Artikel 4 und 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt. Gemäß Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2016/796 stellt die zentrale Anlaufstelle systemseitig sicher, dass der Antragsteller das Wahlrecht bezüglich der zuständigen Sicherheitsbescheinigungsstelle ausüben kann, wenn das Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnverkehrsunternehmens auf einen Mitgliedstaat beschränkt ist. Satz 2 enthält die unterschiedlichen Arten eines Antrags: Der Antrag kann auf eine erstmalige Erteilung, auf eine Änderung oder auf eine Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung gerichtet sein.

Zu Absatz 2

Aufgrund der geteilten Zuständigkeiten von Agentur und Eisenbahn-Bundesamt wurde zur Klarstellung für den Bereich der nationalen Zuständigkeit die Regelung des § 23 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zur Amtssprache eingearbeitet.

Zu § 7 (Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets)**Zu Absatz 1**

Die Vorschrift regelt das Erfordernis, einen Antrag auf Änderung der Sicherheitsbescheinigung zu stellen, wenn das geografische Tätigkeitsgebiet erweitert werden soll. Dem Antrag sind die Nachweise nach § 4 beizufügen, die sich auf das erweiterte Tätigkeitsgebiet beziehen. Die Regelung setzt Artikel 10 Absatz 14 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu Absatz 2

Die Regelung dient der Klarstellung und enthält die Regelung aus Artikel 3 Absatz 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763. Hiermit wird Artikel 10 Absatz 8 Satz 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Unter den nachfolgenden Voraussetzungen muss die Sicherheitsbescheinigung nicht geändert werden. Absatz 1 kommt daher in diesem Fall nicht zur Anwendung.

Zu Nummer 1

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen beabsichtigt, Grenzbetriebsbahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten anzufahren, die ähnliche Netzmerkmale und ähnliche Betriebsvorschriften haben.

Zu Nummer 2

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Fall von Nummer 1 das Einvernehmen mit den Sicherheitsbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten herzustellen. Dies kann gemäß Artikel 10 Absatz 8 Satz 6 im jeweiligen Einzelfall oder in einer länderübergreifenden Vereinbarung erfolgen.

Zu § 8 (Überprüfung nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763)

Zu Absatz 1

Der Antragsteller, dessen Antrag nicht oder nicht vollständig entsprochen wurde, kann eine Überprüfung der Entscheidung innerhalb eines Monats nach Eingang der zu überprüfenden Entscheidung beantragen. In diesem Fall überprüft die erteilende Sicherheitsbescheinigungsstelle nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 ihre Entscheidung. Es handelt sich hierbei um ein Widerspruchsverfahren. Das Verfahren ist in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt mit Ausnahme der Einlegungsfrist, die aus Artikel 10 Absatz 12 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 entnommen ist.

Zu Absatz 2

Die Überprüfung hat innerhalb von zwei Monaten zu erfolgen. Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 10 Absatz 12 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu Absatz 3

Fällt die Überprüfung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union für den Antragsteller negativ aus, kann der Antragsteller bei der Beschwerdekammer nach Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 Beschwerde einlegen. Die Beschwerdekammer ist ausschließlich im Falle von Entscheidungen und wegen Untätigkeit der Eisenbahnagentur zuständig (vgl. Artikel 58 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796). Im Fall einer negativen Überprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist der nationale Rechtsweg eröffnet (vgl. Artikel 10 Absatz 12 Unterabsatz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/798).

Zu § 9 (Änderung einer Sicherheitsbescheinigung)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift setzt Artikel 10 Absatz 13 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 um und enthält die bisherige Regelung aus § 7b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets). Änderungsanträge, die unter diese Vorschrift fallen, sind nur solche, die nicht die Erweiterung des geographischen Tätigkeitsgebiets betreffen. Diese Änderungen sind nämlich bereits von § 7 erfasst.

Zu Absatz 2

Die Sicherheitsbescheinigungsstelle kann eine Sicherheitsbescheinigung überprüfen, wenn die Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit sich wesentlich geändert haben. Hiermit wird Artikel 10 Absatz 15 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt.

Zu § 10 (Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung)

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 7b Absatz 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union). Der bereits in § 49 Absatz 2 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes normierte Widerrufsgrund des nicht auflagenkonformen Verhaltens wurde zur Straffung der Vorschrift gestrichen. Er diente der Klarstellung und hat wegen des möglichen Rückgriffs auf § 49 Absatz 2 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes keine konstitutive Bedeutung.

Zu Nummer 2

Nummer 2 entspricht dem bisherigen § 7b Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union).

Zu Nummer 3

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 7b Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union) in Bezug auf den Widerruf und setzt Artikel 10 Absatz 15 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu Absatz 2

Im Fall eines Widerrufs oder teilweisen Widerrufs kann der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung einen Widerspruch entsprechend § 8 in Verbindung mit Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 einlegen. Diese Regelung setzt Artikel 17 Absatz 5 Unterabsatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 7b Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union). Es wird klargestellt, dass die verwahrungsverfahrensrechtlichen Vorschriften nur gelten, wenn das Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbescheinigungsstelle tätig war.

Zu § 11 (Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung der Agentur)**Zu Absatz 1**

Der Absatz enthält eine Sonderregelung für den Fall, dass das Eisenbahn-Bundesamt als nationale Aufsichtsbehörde Feststellungen oder Maßnahmen gegen Unternehmen trifft, die Inhaber einer von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellten Sicherheitsbescheinigung sind.

Zu Nummer 1

Nummer 1 setzt Artikel 17 Absatz 5 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu Nummer 2

Nach Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 kann die nationale Sicherheitsbehörde vorläufige Sicherheitsmaßnahmen nach § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes treffen, auch wenn die Sicherheitsbescheinigung von der Agentur ausgestellt wurde. Dauert die Sicherheitsmaßnahme länger als drei Monate, ohne dass das Unternehmen dem Sicherheitsrisiko abhelfen konnte, beantragt die nationale Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 den Widerruf oder teilweisen Widerruf der Sicherheitsbescheinigung bei der Agentur.

Zu Absatz 2

Absatz 2 enthält die Regelungen für das interbehördliche Verfahren zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt als nationaler Sicherheitsbehörde und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, wenn die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und das Eisenbahn-Bundesamt sich bezüglich des Widerrufstatbestandes uneinig sind. Danach kommt wie bei Meinungsverschiedenheiten bei der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung das

interbehördliche Schlichtungsverfahren nach Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 zur Anwendung. Gemäß Artikel 17 Absatz 5 Unterabsatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 werden vorläufige Sicherheitsmaßnahmen „ausgesetzt“, wenn die Sicherheitsbescheinigung nach Durchführung des Schlichtungsverfahrens nicht mindestens teilweise widerrufen wird.

Zu § 12 (Unverhältnismäßige Maßnahmen)

Wenn die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die vom Eisenbahn-Bundesamt getroffenen Maßnahmen im Fall eines schwerwiegenden Sicherheitsrisikos für unverhältnismäßig hält, findet zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und der Eisenbahnagentur ein interbehördliches Schlichtungsverfahren nach Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 statt.

Zu § 13 (Unterrichtungspflichten der Sicherheitsbehörde über Sicherheitsbescheinigungen)

Zu Absatz 1

Mit Absatz 1 wird Artikel 10 Absatz 16 Satz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Die Unterrichtung ist in dieser Bestimmung zwar nicht ausdrücklich über die zentrale Anlaufstelle vorgesehen. Die Nutzungspflicht ergibt sich jedoch aus Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2016/796.

Zu Absatz 2

Mit Absatz 2 wird Artikel 10 Absatz 16 Satz 4 in Verbindung mit Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt.

Zu Kapitel 2 (Sicherheitsgenehmigungen)

Zu § 14 (Voraussetzungen für die Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung)

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union aufgehobenen § 7c Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Geändert wird der Verweis auf die Richtlinie 2004/49/EG, die durch die Richtlinie (EU) 2016/798 ersetzt wurde. Hiermit wird Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Wenn die materiellen Voraussetzungen erfüllt sind, ist die Sicherheitsgenehmigung zu erteilen. Es handelt sich somit um eine gebundene Entscheidung. Es wird an dieser Stelle noch einmal klargestellt, dass sich die Sicherheitsgenehmigung nur auf Schienennetze oder Schienenwege des übergeordneten Netzes bezieht.

Die Erleichterung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einem bestellten Eisenbahnbetriebsleiter wurde in § 7c Absatz 4 in Verbindung mit § 7a Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union gestrichen und wird nicht mehr in die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung aufgenommen. Nach Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 wird nämlich mit der Sicherheitsgenehmigung nachgewiesen, dass unter anderem das betreffende Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat. Eine Ausnahme vom Nachweis ist daher nicht möglich.

Zu Nummer 1

Nummer 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 7c Absatz 2 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union). Die Nummer wurde lediglich redaktionell an die neuen Vor-

schriften angepasst. Die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem sind nunmehr in Artikel 9 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 geregelt. Der Verweis auf Rechtsverordnungen gemäß § 26 Absatz 1 Nummer 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist weggefallen.

Zu Nummer 2

Nummer 2 entspricht dem bisherigen § 7c Absatz 2 Nummer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union).

Zu § 15 (Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung)

Zu Absatz 1

Satz 1 sieht eine Antragspflicht für Sicherheitsgenehmigungen vor. Satz 2 enthält die verschiedenen Antragsarten: Anträge sind zu stellen für eine erstmalige Erteilung, eine Erneuerung oder eine Änderung einer Sicherheitsgenehmigung.

Zu Absatz 2

Die Regelung stellt klar, dass der Antrag und die beizufügenden Unterlagen in deutscher Sprache vorzulegen sind.

Zu Absatz 3

Die Vorschrift enthält den bisherigen § 4 Absatz 2 in Bezug auf Sicherheitsgenehmigungen.

Zu § 16 (Verfahren für die Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung)

Zu Absatz 1

Es gilt die bisherige Fristenregelung zur Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung, die im bisherigen § 7c Absatz 4 in Verbindung mit § 7a Absatz 6 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union) enthalten war. Die Regelung entspricht Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu Absatz 2

Es gilt die bisherige Regelung im Fall von Mängeln, die im bisherigen § 7c Absatz 4 in Verbindung mit § 7a Absatz 6 Satz 2 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union) enthalten war.

Zu Absatz 3

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 7c Absatz 4 in Verbindung mit § 7a Absatz 7 Satz 1 und 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union). Mit den Sätzen 1 und 2 wird Artikel 12 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt.

Zu Absatz 4

Die Vorschriften über Änderungen, Rücknahme und Widerruf einer Sicherheitsbescheinigung finden bei Sicherheitsgenehmigungen entsprechende Anwendung. Eine entsprechende Anwendung fand bislang über den bisherigen § 7c Absatz 4 des Allgemeinen Ei-

senbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union) statt.

Zu § 17 (Unterrichtungspflichten der Sicherheitsbehörde über Sicherheitsgenehmigungen)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift sieht die Unterrichtungspflicht der Sicherheitsbehörde gegenüber der Eisenbahnagentur der Europäischen Union vor, wie sie in Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgegeben ist. Eine Unterrichtung über die zentrale Anlaufstelle ist nicht möglich, weil das IT-System dies nicht vorsieht.

Zu Absatz 2

Absatz 2 konkretisiert die Unterrichtungspflicht nach Absatz 1 und enthält die erforderlichen Angaben der Unterrichtung.

Zu Teil 3 (Pflichten der Eisenbahnen, der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und der sonstigen Verantwortlichen)

Zu § 18 (Pflicht, Voraussetzungen einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung zu erfüllen)

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Erfüllung der Voraussetzungen einer Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung für die Dauer der Gültigkeit der jeweiligen Bescheinigung oder Genehmigung aufrecht zu erhalten. Dies war bislang in § 7a Absatz 8 und § 7c Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (vor Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union) geregelt.

Zu § 19 (Pflichten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen)

Zu Absatz 1

Absatz 1 dient der Umsetzung des Artikels 14 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798. Die Regelung konkretisiert die Aufgabe der Instandhaltung nach § 4a Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die weiteren Tätigkeiten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen, um neben den Eisenbahnen den sicheren Betriebszustand der Fahrzeuge sicherzustellen, nach Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b bis d der Richtlinie (EU) 2016/798 sind in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (vgl. Abschnitt I Nummer 2, 3 in Verbindung mit Nummer 9 sowie 8 in Verbindung mit Abschnitt II Nummer 7, Abschnitt III Nummer 10 und Abschnitt IV Nummer 10) geregelt.

Zu Absatz 2

Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hierzu die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Kontrolle nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 anwenden und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird. Diese Verpflichtung ist bereits in Abschnitt I Nummer 3 in Verbindung mit Nummer 9 des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 geregelt. Die Verpflichtung, die vertraglichen Vereinbarungen auf Verlangen der Agentur oder der Sicherheitsbehörde vorzulegen, ist hingegen nicht in der Durchführungsverordnung (EU)

2019/779 enthalten. Deshalb dient Absatz 2 der Umsetzung des Artikels 14 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe c letzter Teil der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu § 20 (Maßnahmen zur Risikobegrenzung)

Die Vorschrift enthält Verpflichtungen der Eisenbahnen, Maßnahmen zur Risikoevaluierung und -bewertung umzusetzen. Sie verdeutlicht, dass die Systematik der EU-Vorschriften von einem regelbasierten Ansatz zu einem risikobasierten Ansatz übergeht. Unter diesem Ansatz wird die Vorgehensweise verstanden, bei der der Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen durch verschiedene Grundsätze zur Risikoakzeptanz erbracht wird. Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 Buchstabe a und b der Richtlinie (EU) 2016/798 werden nicht aufgeführt, weil sie bereits in der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 in Anhang I und II jeweils Nummer 3.1 und 5.3 enthalten sind.

Zu Absatz 1

Nach Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 haben Eisenbahnen bei Änderungen am Eisenbahnsystems gegebenenfalls Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu verpflichten, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen. Die Verpflichtung, die Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (Risikomanagementverfahren) anzuwenden, erfolgt nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013.

Zu Absatz 2

Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/798 sieht vor, dass Eisenbahnen vertraglich sicherstellen, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für Kontrolle anwenden. Bei den Auftragnehmern geht es um solche natürlichen oder juristischen Personen oder rechtsfähigen Personengesellschaften, die in Abgrenzung zum eigenen Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens als Selbstständige Leistungen erbringen. Diese Beauftragten müssen den Sicherheitspflichten der Eisenbahnen genauso nachkommen wie das Unternehmen selbst. Damit soll vermieden werden, dass die Eisenbahn sich seiner Sicherheitsverantwortung durch das „Outsourcen“ von Leistungen auf nicht unmittelbar Verpflichtete entledigt. Die Unternehmen müssen die Pflichten der Auftragnehmer zum Inhalt der Dienstleistungs-, Werk- oder sonstigen Verträge machen, die den Vertragsbeziehungen zugrunde liegen.

Die Verpflichtung der Auftragnehmer, die Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (Risikomanagementverfahren) anzuwenden, erfolgt nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013. Die zweite Vorgabe aus Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 sieht vor, dass die Auftragnehmer hierzu die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Kontrolle anwenden. Diese Methoden sind für Eisenbahnen und die für Instandhaltung zuständigen Stellen im Anhang zur Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 geregelt.

Zu Absatz 3

In Ergänzung zu Absatz 1 und 2 enthält Absatz 3 eine entsprechende Verpflichtung für die Halter von Eisenbahnfahrzeugen und die sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, weil diese die Verantwortung für ihre Produkte, Dienstleistungen und Verfahren übernehmen müssen. Für Halter ergibt sich die Verpflichtung bereits aus § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und dient an dieser Stelle der Klarstellung. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu § 21 (Beseitigungs- und Informationspflicht bei Sicherheitsrisiken)

Zu Absatz 1

Gegenstand der Regelung ist die Verpflichtung der Unternehmen, die am Eisenbahnbetrieb beteiligt sind, erkannte Sicherheitsrisiken zu beseitigen (vgl. Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798). Adressaten dieser Vorschrift sind nach Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, für die Instandhaltung zuständige Stellen und sonstige Verantwortliche im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen (Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer). Diese sonstigen Verantwortlichen sind in § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgeführt. Die Beseitigungspflicht von Sicherheitsrisiken für Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen und für die Instandhaltung zuständigen Stellen gibt es bereits und stellt für die genannten Verantwortlichen nur eine Klarstellung zur Umsetzung des Artikels 4 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 dar. Diese Pflicht besteht für Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen über § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen ergibt sich diese Verpflichtung aus § 4a Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Neu ist die Verpflichtung für die sonstigen Verantwortlichen nach Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Zu Absatz 2

Die in Absatz 1 aufgeführten Verantwortlichen haben darüber hinaus einander Sicherheitsrisiken zu melden (vgl. Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798). Mit der Meldepflicht wird sichergestellt, dass die Betroffenen Abhilfe schaffen können.

Zu § 22 (Informationspflicht im Fall eines Fahrzeugaustausches)

Die Vorschrift begründet eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung für alle Verantwortlichen im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798, dafür Sorge zu tragen, dass im Fall eines Fahrzeugaustausches durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die sicherheitsrelevanten Informationen zum jeweiligen Fahrzeug mitgegeben werden. Verantwortliche sind die nach § 21 Absatz 1 aufgeführten Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, für die Instandhaltung zuständigen Stellen oder sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Damit wird Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 umgesetzt. Der Begriff des Fahrzeugaustausches bezieht sich auf leere oder beladene Güterwagen. Mit sicherheitsrelevanten Informationen sind vor allem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des betreffenden Fahrzeugs, relevante Instandhaltungsunterlagen und Ladepapiere gemeint. Wie diese Informationen demjenigen gegeben werden, der ein Fahrzeug übernimmt, bleibt den Verantwortlichen überlassen. Die Bestimmung gilt unbeschadet der Regelungen in den Anhängen B bis D des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr und der Musterbedingungen des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen.

Zu Teil 4 (Berichtspflichten)

Zu § 23 (Sicherheitsbericht)

Die Eisenbahnen müssen – wie bislang auch bereits im bisherigen § 6 geregelt – einen Sicherheitsbericht erstellen. Er ist dem Eisenbahn-Bundesamt bis zum 31. Mai jedes Jahres vorzulegen. Die Vorlagefrist wird um einen Monat entsprechend den EU-Vorgaben vorgezogen. In der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 sind nun die erforderlichen Inhalte des Sicherheitsberichts aufgeführt. Es wird deshalb auf diese Regelung verwiesen. Die Vorschrift setzt Artikel 9 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu § 24 (Jahresbericht)**Zu Absatz 1**

Die Vorschrift war im bisherigen § 7 enthalten und setzt Artikel 19 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu Absatz 2

Absatz 2 setzt Artikel 19 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 um.

Zu Nummer 1

Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG ist jetzt Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798. Der Bezug wird gegenüber dem bisherigen § 7 Absatz 2 Nummer 1 entsprechend geändert.

Zu Nummer 2

Gemäß Artikel 19 Satz 2 Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2016/798 muss im Jahresbericht dokumentiert sein, welche Erfahrungen die Eisenbahnen mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Berichtszeitraum gemacht haben. Diese Vorgabe war in Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG noch nicht enthalten. Der Begriff der gemeinsamen Sicherheitsmethoden ist in § 2 Nummer 1 definiert.

Zu Nummer 3

Nummer 3 entspricht dem bisherigen § 7 Absatz 2 Nummer 2. Infolge der Einfügung der neuen Nummer 2 wird die Zählung angepasst.

Zu Nummer 4

Nummer 4 entspricht dem bisherigen § 7 Absatz 2 Nummer 3. Infolge der Einfügung der neuen Nummer 2 wird die Zählung angepasst.

Zu Nummer 5

Artikel 19 Buchstabe e in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 sieht vor, dass über die nach Artikel 15 der Richtlinie (EU) 2016/798 beschlossenen Ausnahmen zu berichten ist. Von der Ausnahmemöglichkeit nach Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/798 für militärisches Gerät hat der Gesetzgeber in § 7g Absatz 2a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Gebrauch gemacht. Sofern solche Befreiungen gewährt werden, ist über diese im Jahresbericht zu berichten.

Zu Nummer 6

Nummer 6 entspricht dem bisherigen 7 Absatz 2 Nummer 4. Infolge der Einfügung der neuen Nummern 2 und 5 wurde die Zählung angepasst.

Zu Teil 5 (Schlussbestimmungen)**Zu § 25 (Ordnungswidrigkeiten)**

Der Ordnungswidrigkeitstatbestand entspricht dem Ordnungswidrigkeitstatbestand des bisherigen § 8: dem Unterlassen, den Sicherheitsbericht (ordnungsgemäß und vollständig) vorzulegen. Geändert wurde lediglich der Anknüpfungspunkt für das bußgeldbewehrte Unterlassen, da die entsprechende Verpflichtung nunmehr in § 23 geregelt ist.

Zu § 26 (Übergangsregelung)

§ 26 sieht eine Übergangsregelung in Bezug auf die Erstellung eines Sicherheitsberichts vor. Der Sicherheitsbericht für das Jahr 2019 richtet sich noch nach den Vorschriften des § 6 der bisherigen Eisenbahn-Sicherheitsverordnung. Spätere Sicherheitsberichte müssen dann nach § 23 erstellt werden.

Zu Artikel 2 (Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird entsprechend den Änderungen im verfügbaren Teil angepasst.

Zu Nummer 2 (§§ 1 und 2)

Zu § 1

Absatz 1 legt allgemein den materiellen Anwendungsbereich dieser Verordnung fest, die die Bedingungen für das Inverkehrbringen und für die Inbetriebnahme von Bestandteilen des Eisenbahnsystems nach Maßgabe der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 regelt. Die Verordnung dient damit auch der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797. Daher wurde der Verweis von der bisherigen Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG auf die neue Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 aktualisiert. Zu den Bestandteilen des Eisenbahnsystems zählen auch die Fahrzeuge im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes, die nicht zwingend von der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 erfasst sind. Das sind beispielsweise Fahrzeuge, die ausschließlich auf dem Netz der S-Bahn Berlin oder der S-Bahn Hamburg verkehren sollen oder so genannte Tram-Trains. Diese Fahrzeuge werden zwar vom Verfahren der EIGV erfasst, das anzuwendende technische Regelwerk bestimmt sich allerdings danach, ob die Fahrzeuge in den Anwendungsbereich einer TSI fallen. Soweit dies nicht der Fall ist, findet das notifizierte technische Regelwerk Anwendung.

Absatz 2 nennt – wie bislang – die verschiedenen Phasen, zu denen die Verordnung Regelungen enthält. Als weitere Phase ist das „Inverkehrbringen“ hinzugekommen, das mit der Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung nun insbesondere für die Fahrzeugzulassung von Bedeutung ist. Statt des Begriffs „Umrüstung“ wird der Begriff „Aufrüstung“ verwendet. Diese rein sprachliche Änderung entspricht dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/797. Sie beinhaltet keine inhaltliche Änderung.

Nach Absatz 3 gilt die Verordnung für das regelspurige Eisenbahnsystem im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Absatz 4 enthält die bisherigen Ausnahmen vom Anwendungsbereich. Der Wortlaut in Bezug auf historische Fahrzeuge wird an den Wortlaut des Allgemeinen Eisenbahngesetzes angepasst, der dem Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797 entspricht. Ein Eisenbahnfahrzeug, das ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken genutzt wird, ist ein Fahrzeug nach § 18 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, das betrieben wird, um historische oder spezielle Formen der Antriebstechnik oder des Rollmaterials zu demonstrieren oder zu betreiben und das ausschließlich für touristische Zwecke, Freizeit- oder Bildungszwecke genutzt wird.

Kern der Definition in Abgrenzung zu den kommerziell tätigen Eisenbahnen ist, dass die mit dem Betrieb verfolgten Zwecke der Museums- und Touristikbahn Selbstzwecke sind. Das heißt, dass der Betrieb des Eisenbahnfahrzeugs an sich den eigentlichen Zweck darstellt und nicht, Personen oder Güter von A nach B zu befördern. Ausgehend hiervon lässt sich sagen, dass mit dem Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen, die nur für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden, keine Gewinnerzielungsabsichten mit der Beförderung von Personen oder Gütern verfolgt werden, sondern, wenn überhaupt, nur eine

Kostendeckung für den Betrieb der Bahn selbst. Zu diesen Zwecken dürfen auch Leer-, Überführungs- und Werkstattfahrten durchgeführt werden.

Neu eingefügt wurde die Nummer 2. Hiernach sind Fahrzeuge, die lediglich von Eisenbahninfrastrukturen nichtbundeseigener Eisenbahnen, die nicht zum übergeordneten Netz zählen, bis in den nächsten Bahnhof verkehren, der in die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes fällt, von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen.

Zu § 2

Der Begriff der Akkreditierung wird erstmals in Nummer 1 entsprechend Artikel 2 Nummer 39 der Richtlinie (EU) 2016/797 definiert.

Ohne dass die Definition geändert wird, wird statt des Begriffs „Umrüstung“ der Begriff „Aufrüstung“ in Nummer 2 gewählt. Dies entspricht dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/797, vgl. Artikel 2 Nummer 14 der Richtlinie (EU) 2016/797. Der neue Begriff bringt besser und genauer den Inhalt der Definition zum Ausdruck

Die Definition der benannten Stelle in Nummer 4 wird beibehalten. Der Verweis auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 wird aktualisiert und das EG-Prüfverfahren wird mit dem Verweis auf Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 konkretisiert.

Die Definition der bestimmten Stelle in Nummer 6 entspricht der bisherigen Definition. Es werden lediglich die Verweise auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 aktualisiert.

Neu eingefügt wurde in Nummer 7 die Definition des Begriffs der Durchgangsstrecke.

Die Definition „Fahrzeugtyp“ in Nummer 10 wird dahingehend geändert, dass der Wortlaut des Artikels 2 Nummer 26 der Richtlinie (EU) 2016/797 weitgehend übernommen wird.

Die Definition der Interoperabilität in Nummer 12 wurde entsprechend Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um „indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird“ ergänzt.

Nummer 14 enthält die neue Definition zum „Inverkehrbringen“. Hiermit wird Artikel 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Die Nummer 15 enthält die Definition einer „Konformitätsbewertung“ entsprechend dem Artikel 2 Nummer 41 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Der Begriff „Konformitätsbewertungsstelle“ ist der Oberbegriff für die benannten und bestimmten Stellen. In Nummer 16 wird er entsprechend dem Artikel 2 Nummer 42 der Richtlinie (EU) 2016/797 definiert.

Die Definition der notifizierten technischen Vorschriften in Nummer 17 entspricht der bisherigen Definition. Es wird der Verweis auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 ergänzt.

In der Definition der technischen Kompatibilität in Nummer 22 wird der Begriff der strukturellen Teilsysteme durch den weiteren Begriff der Bestandteile des Eisenbahnsystems, der die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur erfasst, ersetzt.

Die Definition der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Nummer 23 ist Artikel 2 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2016/797 entnommen und entspricht der Definition, die bereits in der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung enthalten ist.

Die Definition der technischen Vorschriften in Nummer 24 wird dahingehend ergänzt, dass es sich in Bezug auf Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung immer um die streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung handelt.

Die vorgenommenen Anpassungen in der Definition des Begriffs „Teilsysteme“ in Nummer 26 sind ohne inhaltliche Änderung: Der Verweis auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 wird aktualisiert. Des Weiteren wird entsprechend dem Wortlaut der Richtlinie der Begriff „Teilsysteme“ durch den Begriff „Teile des Eisenbahnsystems“ ersetzt. Die Definition entspricht Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Die Definition der Umrüstung ist in der Definition der Aufrüstung aufgegangen.

Die Definition der veränderten oder nicht übereinstimmenden Teile in Nummer 28 wird beibehalten. Es wird der Begriff „Umrüstung“ durch den Begriff „Aufrüstung“ ausgetauscht. Die Wörter „des strukturellen Teilsystems“ werden durch die Wörter „eines Bestandteils des Eisenbahnsystems“ ersetzt. Zudem wird der Passus einer beantragten Genehmigung einer Fahrzeugvariante gestrichen, weil eine solche Genehmigung nicht mehr vorgesehen ist.

Der Begriff „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ wird neu in diese Verordnung in Nummer 29 eingeführt und entspricht dem Artikel 2 Nummer 32 der Richtlinie (EU) 2016/797. In Deutschland bezieht sich das Verwendungsgebiet auf das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Der Begriff „zentrale Anlaufstelle“ wird neu in Nummer 31 eingeführt. Über dieses internetbasierte Software- und Informationswerkzeug der Eisenbahnagentur der Europäischen Union wird die Fahrzeugzulassung abgewickelt.

Die Definition der Fahrzeugserie entfällt, weil die Serienzulassung weggefallen ist.

Die Fahrzeugvariante, die bislang in der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung geregelt war, ist in dieser Form nicht mehr vorgesehen. Die Definition wird folglich aufgehoben.

Die Definitionen der Begriffe „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“, „Bestandteile des Eisenbahnsystems“, „Erneuerung“, „erstmalige Inbetriebnahme der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur“, „Grenzbetriebsstrecke“, „Interoperabilitätskomponenten“, „Probefahrten“, „Prüfsachverständiger“, „sichere Integration“, „sicherungstechnische Systeme“, „Teilprüfung“, „übrige Eisenbahninfrastruktur“, „Zeitpunkt der Antragstellung“, „zwischenzeitliche Betriebsaufnahme“ und „Zwischenzustände“ werden unverändert aus der bisherigen Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung übernommen. Es wurde lediglich die Nummerierung angepasst.

Zu Nummer 3 (§ 3)

Die Vorschrift regelt, welchen Anforderungen das Eisenbahnsystem genügen muss. Zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen sind nicht nur die strukturellen Teilsysteme, sondern auch die funktionellen Teilsysteme verpflichtet, daher wurde das Wort „strukturell“ im Zusammenhang mit den Teilsystemen weggelassen. Der Verweis wird an die aktuelle Richtlinie (EU) 2016/797 angepasst.

Zu Nummer 4 (§ 4)

Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 2)

Die Ausnahmen vom Anwendungsbereich der TSI wurden überarbeitet. Ausgenommen sind nach Satz 1 Nummer 1 funktional getrennte Netze, die in Absatz 3 spezifiziert werden. Hiermit sind insbesondere die S-Bahn Berlin und die S-Bahn Hamburg gemeint.

Darüber hinaus sind nach Satz 1 Nummer 2 alle Infrastrukturen ausgenommen, die nicht zum übergeordneten Netz gehören, das über §§ 2b und 2c des Allgemeinen Eisenbahn-

gesetzes festgelegt wird. Darüber hinaus brauchen Fahrzeuge die TSI nicht anwenden, wenn diese ausschließlich auf Infrastrukturen genutzt werden, die nicht zum übergeordneten Netz zählen (Satz 1 Nummer 3).

Schließlich wurden die Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen, die die TSI nicht anwenden müssen, eingegrenzt. Nach Satz 1 Nummer 4 handelt es sich hierbei um die Eisenbahninfrastrukturen der in Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe c bis h des Eisenbahnregulierungsgesetzes aufgeführten Serviceeinrichtungen:

1. Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen,
2. Abstellgleise,
3. Wartungseinrichtungen, mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen,
4. andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen,
5. Hilfseinrichtungen; zu Hilfseinrichtungen gehören auch Zuführungsgleise und Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre,
6. Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.

Eisenbahninfrastrukturen von Personenbahnhöfen und Güterterminals dürfen von der Anwendung der TSI nicht prinzipiell ausgeschlossen werden.

Die klarstellende Regelung, dass in Bezug auf Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz sowie Fahrzeuge, die auf diesen Strecken verkehren, die TSI anzuwenden sind, wurde in den Sätzen 2 und 3 gestrichen.

Ob Maßnahmen als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung für Fahrzeuge einzustufen sind, wird nicht mehr in dieser Verordnung geregelt. Dies ist ausschließlich in der entsprechenden TSI für Fahrzeuge geregelt. Auch für Fahrzeuge, die grundsätzlich TSI nicht anwenden brauchen, regelt die Ergänzung, dass die in den TSI Kapitel 7 enthaltenen Kriterien für eine Bewertung als Aufrüstung oder Erneuerung berücksichtigt werden müssen. Das bedeutet, dass die hierin beschriebenen Kriterien die Genehmigungspflicht auslösen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge die TSI anwenden müssen oder nicht (Satz 4).

Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 4)

Absatz 4 wird lediglich redaktionell überarbeitet. Aufgrund der neu erlassenen Durchführungsverordnungen (EU) 2019/772, (EU) 2019/774 und (EU) 2019/776 werden die Vollzitate aktualisiert. Satz 2 verweist nun auf zwei Paragraphen, weil der bisherige § 5 in die §§ 5 und 5a aufgeteilt wird.

Zu Buchstabe c (§ 4 Absatz 5)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 4 Absatz 5 Satz 2)

Statt des Begriffs „Umrüstung“ wird der Begriff „Aufrüstung“ verwendet. Diese rein sprachliche Änderung entspricht dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/797. Sie beinhaltet keine inhaltliche Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 4 Absatz 5 Satz 4)

Die bisherige Regelung wird beibehalten. Lediglich die Begriffe „Umrüstungen“ und „Umrüstung“ werden durch die Begriffe „Aufrüstungen“ und „Aufrüstung“ ersetzt.

Zu Nummer 5 (§§ 5 und 5a)

Die §§ 5 und 5a enthalten das Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität. Für eine bessere Lesbarkeit wurde der bisherige § 5 aufgeteilt.

Zu § 5

§ 5 enthält die materiellen Voraussetzungen für das Ausnahmeverfahren. § 5 entspricht dem bisherigen § 5 Absatz 1. Es wurden lediglich sprachliche Anpassungen an den neuen Wortlaut des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 vorgenommen.

Neu ist in Nummer 4, dass die Ausnahme der Anwendung der TSI nach einem Unglücksfall oder einer Naturkatastrophe nur bis zur Wiederherstellung des Netzes zugelassen wird. Diese Ausnahme darf aber nicht dazu führen, dass von materiellen Standards abgewichen wird. Vielmehr geht es darum, dass das Zertifizierungsverfahren nicht eingehalten werden muss. Die Wiederherstellung führt zu keiner Nachzertifizierungspflicht. Die Regelung setzt Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b Halbsatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Zu § 5a

§ 5a enthält die Verfahrensregelungen und somit die Regelungen des bisherigen § 5 Absatz 2 bis 5. Die Verweise auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 wurden angepasst und die Vorschrift redaktionell überarbeitet. Im Hinblick auf die dem Antrag beizufügenden Unterlagen wird noch auf die Richtlinie 2008/57/EG verwiesen, weil der entsprechende Durchführungsrechtsakt noch nicht erlassen ist (vgl. Artikel 55 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797). Mit dem neuen Absatz 6 wird Artikel 7 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu Nummer 6 (§ 6)

Die Vorschrift normiert die einzuhaltenden Rechtsvorschriften. Die Norm ist danach aufgebaut, ob der Bestandteil des Eisenbahnsystems in den Anwendungsbereich einer TSI fällt oder nicht. Dabei obliegt es dem Normadressaten die für ihn relevanten Vorschriften einschließlich deren Stand zu ermitteln.

Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 1)

Absatz 1 erfasst strukturelle Teilsysteme, die von den TSI erfasst sind. Entsprechend sind – wie bisher auch – die TSI einzuhalten sowie die dazu gehörenden Vorschriften.

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 6 Absatz 1 Nummer 2)

Dass notifizierte technische Vorschriften die TSI ergänzen, ist an dieser Stelle nicht notwendig zu erwähnen und wird daher gestrichen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 6 Absatz 1 Nummer 3)

In Nummer 3 wird klargestellt, dass die technischen Vorschriften sich auf die streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung beziehen und nicht auch auf die fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 2 und 3 (alt))

Nicht mehr enthalten sind die Vorschriften zur Regelwerksfestschreibung für Fahrzeuge, weil diese nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 nicht mehr zulässig sind.

Eine Regelwerksfestschreibung kann nur über das Instrument der Vorbereitung nach Artikel 22 ff. der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 genutzt werden.

Zu Buchstabe c (§ 6 Absatz 2)

Die Vorschrift erfasst die Bestandteile des Eisenbahnsystems, die nicht in den Anwendungsbereich einer TSI fallen. Für diese gelten die nationalen Vorschriften. Die Vorschriften über die Regelwerksfestschreibung wurden aufgehoben.

Zu Nummer 7 (§ 7 Absatz 2 bis 7)

§ 7 regelt das Verfahren zur Notifizierung von zu notifizierenden nationalen technischen Vorschriften.

Absatz 2 regelt, welche bereits notifizierten nationalen technischen Vorschriften im Falle von deren Änderungen zu notifizieren sind. Sobald die bereits notifizierten Vorschriften geändert werden, weil beispielsweise ein neuer offener Punkt oder ein Aspekt, der die grundlegenden Anforderungen betrifft und nicht oder nicht vollständig in einer TSI behandelt wird, hinzugekommen ist, muss dies der Kommission und Agentur notifiziert werden gemäß Artikel 14 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 mit einer entsprechenden Begründung bezüglich ihrer Notwendigkeit (Nummer 1).

Zu notifizieren ist auch, wenn diese Vorschriften überflüssig geworden sind. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 14 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Wie bisher, gehören zu den zu notifizierenden nationalen technischen Vorschriften auch diejenigen Vorschriften, die Grundlage der Prüfung der technischen Kompatibilität der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander sind oder des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz. Die fahrzeugseitigen Komponenten des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die für die erwähnte technische Kompatibilität eine Rolle spielen, sind ebenfalls zu notifizieren (Absatz 3).

Absatz 4 enthält eine neue Vorschrift, die festlegt, wann zukünftig neue technische Vorschriften erlassen werden können. Unter Nummer 1 sind zusätzliche zur TSI aus nationalen Gesetzen und Verordnungen hervorgehende Forderungen zu verstehen, die zur Erfüllung grundlegender Anforderungen dienen, die noch nicht von einer TSI abgedeckt sind. Diese Vorschriften sind jeweils mit Aufzeigen des Deltas zur entsprechenden TSI und der Begründung zur Notwendigkeit zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu notifizieren. Untergesetzliche Vorschriften wie beispielsweise unternehmensinterne Richtlinien, Lastenhefte und Pflichtenhefte sind hiervon nicht betroffen, sind aber gegebenenfalls Teil des jeweiligen Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnen und unterliegen einer Überwachung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Wegen des Stufenkonzepts zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems soll vermieden werden, dass neue nationale Regelungen erlassen oder Vorhaben in Angriff genommen werden, die die Uneinheitlichkeit des bestehenden Systems noch verstärken. Hiermit wird Artikel 14 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilt der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union spätestens drei Monate vor der geplanten Veröffentlichung einer neuen technischen Vorschrift den Entwurf mit. Diese Regelung setzt Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 um (Absatz 5).

Absatz 6 enthält Vorgaben zu besonders dringlichen technischen Vorschriften. Entsprechend Artikel 14 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 können bei dringlichen Präventi-

onsmaßnahmen neue technische Vorschriften unverzüglich – ohne zuvor das Notifizierungsverfahren zu durchlaufen – angewendet werden.

Für die Genehmigungsverfahren sind die zum Zeitpunkt der Antragstellung übermittelten Vorschriften der Liste anzuwenden (Absatz 7).

Zu Nummer 8 (§ 8)

Diese Vorschrift lässt es zu, dass Genehmigungen und Zulassungen mit Nebenbestimmungen versehen werden dürfen, soweit dies zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen oder für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist. Die Vorschrift enthält die Regelungen des bisherigen § 12.

Zu Nummer 9 (§§ 9 bis 23)

Wegen der Neuregelung der Fahrzeugzulassung im europäischen Recht musste Teil 2 grundlegend überarbeitet werden. Die Regelungen für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugtypgenehmigung sind nun in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 enthalten.

Teil 2 enthält in Kapitel 1 allgemeine Vorschriften zur Erteilung einer Genehmigung. Geregelt wird das Erfordernis einer Genehmigung und, welche Behörde Genehmigungsstelle nach Teil 2 sein kann. Kapitel 2 enthält für die Fahrzeugzulassung den Verweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545, die die zentralen Vorschriften für die Fahrzeugzulassung beinhaltet. Darüber hinaus werden in diesem Kapitel Vorschriften im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung aus der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt, die nicht in der Durchführungsverordnung geregelt sind. Kapitel 3 zu Probefahrten wird beibehalten. Kapitel 4 enthält die Vorschriften für die erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung für die übrigen strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur. Kapitel 5 regelt für die übrigen strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Aufrüstung oder Erneuerung.

Zu § 9

Absatz 1 sieht für das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen eine Genehmigungspflicht vor. Neben der Inbetriebnahmegenehmigung ist nun neu mit der Richtlinie (EU) 2016/797 die Genehmigung für das Inverkehrbringen für Fahrzeuge hinzugekommen. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen löst die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen ab. Auch nach dem EU-Recht deckt nun die Genehmigung für das Fahrzeug alle seine mobilen Teilsysteme mit ab. Mit der Genehmigungspflicht wird Artikel 21 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Die übrigen strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur bedürfen weiterhin zur erstmaligen Inbetriebnahme einer Inbetriebnahmegenehmigung (Absatz 2). Mit der Genehmigungspflicht wird Artikel 18 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt. Satz 2 zielt von seinem Anwendungsbereich ausschließlich auf solche Genehmigungsobjekte, die auch einer Planfeststellung oder Plangenehmigung zugänglich sind. Dies sind ausschließlich Betriebsanlagen einer Eisenbahn.

Absatz 3 schreibt eine Genehmigungspflicht für Aufrüstungen oder Erneuerungen von Fahrzeugen vor, die in Anlage 4 aufgeführt sind. Statt einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf es nun für aufgerüstete oder erneuerte Fahrzeuge einer entsprechenden Genehmigung für das Inverkehrbringen. Hiermit wird Artikel 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Für die aufgerüsteten oder erneuerten Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder für die aufgerüstete oder erneuerte übrige Eisenbahninfrastruktur, deren Maßnahmen in Anlage 4 beschrieben sind, bedarf es

nach Absatz 4 einer Inbetriebnahmegenehmigung. Eine entsprechende Regelung stand bislang im § 14 Absatz 1. Hiermit wird Artikel 18 Absatz 6 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt. Die Anlage 5 enthält die Maßnahmen, die für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten zu werten sind und somit nicht genehmigungspflichtig sind.

Zu § 10

Absatz 1 listet die Genehmigungen auf, die die Genehmigungsstelle nach Teil 2 erteilen kann. Das sind Genehmigungen in Bezug auf Fahrzeuge, die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur sowie für Probefahrten.

Absatz 2 regelt, welche Behörde Genehmigungsstelle sein kann. Mit der Vorschrift werden Artikel 18 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 5 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 8 Satz 1 und Artikel 24 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ist Genehmigungsstelle für Fahrzeugzulassungen, wenn sich das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs auf mehr als einen Mitgliedstaat bezieht. Für den rein nationalen Einsatzfall kann der Antragsteller entscheiden, ob er sich an die Agentur oder an das Eisenbahn-Bundesamt wendet. Die Wahl des Antragstellers ist bis zum Abschluss oder zur Beendigung des Antrags verbindlich. Für den internationalen Einsatzfall müssen nun die Antragsteller keine mehrfachen Anträge mehr stellen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist für Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und für Fahrzeugtypgenehmigungen zuständig, wenn das Einsatzgebiet des Fahrzeugs sich auf Deutschland beschränkt und der Antragsteller das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsstelle ausdrücklich gewählt hat. Des Weiteren ist es für Inbetriebnahmegenehmigungen und für Genehmigungen für Probefahrten zuständig. Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Genehmigungsstelle für Fahrzeuge in Bezug auf Grenzbetriebsstrecken ergibt sich aus Artikel 4 Absatz 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545. Dies gilt entsprechend für Durchgangsstrecken.

Anträge auf Genehmigung, die an das Eisenbahn-Bundesamt gerichtet sind, sind nach Absatz 3 in deutscher Sprache einzureichen. Gleiches gilt für Unterlagen, die an die Eisenbahnagentur gerichtet sind und die sich auf das deutsche Verwendungsgebiet beziehen. Denn diese Unterlagen muss das Eisenbahn-Bundesamt prüfen.

Zu § 10a

Entsprechend der Regelung in § 3a Absatz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung können für die Errichtung, Umrüstung oder Erneuerung und den Betrieb der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken die Vorschriften des Nachbarstaates angewendet werden. Diese Regelung gilt nicht für Bahnübergänge und Anlagen zur Sicherung von Bahnübergängen.

Das Kapitel 2 enthält nur noch einige zusätzliche Vorschriften, die im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrzeugzulassungen stehen, die nicht – mit Ausnahme von § 11 Absatz 2 und 3 – in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt sind. Das bisherige Kapitel 4 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – Ergänzende Vorschriften für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge – wird daher aufgehoben.

Zu § 11

In Absatz 1 wird klargestellt, dass für die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einer Fahrzeugtypgenehmigung die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 anzuwenden ist. Um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zu erleichtern, wird das Konzept einer unionsweit

gültigen Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eingeführt. Die Genehmigung gilt aber nur für das Verwendungsgebiet, das in dieser Genehmigung aufgeführt ist. Die Inhalte der Artikel 21 und 24 der Richtlinie (EU) 2016/797 sind zum großen Teil in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 enthalten. Diese Durchführungsverordnung gilt als EU-Verordnung unmittelbar. Da diese Verordnung im Zusammenhang mit den Inhalten der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung steht, wird der Vollständigkeit halber auf diese Durchführungsverordnung verwiesen, die die Voraussetzungen und das Verfahren zur Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einer Fahrzeugtypgenehmigung regelt.

Die Fahrzeugtypgenehmigung ermöglicht dem Antragsteller die Herstellung einer auf demselben Baumuster basierenden Fahrzeugserie und soll die Genehmigung dieser Fahrzeuge erleichtern.

Der Zulassungsprozess nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 besteht aus sechs Phasen:

1. Vorbereitung des Antrags: Der Antragsteller muss die anzuwendenden grundlegenden Anforderungen und die Einsatzbedingungen festlegen. Darüber hinaus bestimmt er die Art der Genehmigung und legt die notwendigen Konformitätsbewertungen und die Bewertungsmethode fest.

2. Vorvereinbarung zum Zulassungsverfahren und temporäre Genehmigung für Streckenversuche: Es ist Sache des Antragstellers, ob er diese Möglichkeit nutzt. Das Ziel ist, eine abgestimmte und belastbare Vereinbarung zum Ablauf der Zulassung, zum anzuwendenden Regelwerk und zum Zeitrahmen zu erhalten. Die Antragstellung auf Vorvereinbarung läuft ebenfalls über die zentrale Anlaufstelle („one-stop shop“ - OSS). Auf den Vorschlag des Antragstellers antwortet die Eisenbahnagentur oder das Eisenbahn-Bundesamt mit einer schriftlichen Stellungnahme, die als Vorvereinbarung die Grundlage für den Zulassungsprozess darstellt. Die Vorvereinbarung bietet die Möglichkeit, dass die Genehmigungsstelle und die für das Verwendungsgebiet zuständigen Sicherheitsbehörden sich mit dem Vorhaben vertraut machen können. Ein weiterer Aspekt der Vorbereitung ist die Festlegung des für die Genehmigung relevanten Regelwerks. Die Vorvereinbarung dient daher als eine Art Ersatz für die bisherigen Regelungen über die Regelwerksfestschreibung.

3. Durchführen der Konformitätsbewertung: Die notwendigen Nachweise für die Konformitätsbewertung müssen erstellt werden. Die eingebundenen benannten Stellen, bestimmten Stellen und die Bewertungsstellen prüfen und bestätigen die vom Antragsteller zum Nachweis der entsprechenden Anforderungen eingereichten Unterlagen.

4. Zusammenstellung und Übermittlung des Antrags auf Zulassung mit den notwendigen Nachweisen: Der Antragsteller stellt den Antrag und die erforderlichen Nachweise zusammen und reicht diese über die zentrale Anlaufstelle ein. Die Nachweise, die eingereicht werden müssen, entsprechen den Nachweisen, die auch bislang zum Antrag beizufügen waren. Es müssen insbesondere EG-Prüferklärungen über die Konformität der Teilsysteme beigelegt werden.

5. Durchführung der eigentlichen Zulassung durch die Eisenbahnagentur oder das Eisenbahn-Bundesamt: Mit Eingang des Antrags auf Zulassung bei der Genehmigungsstelle (Eisenbahnagentur oder Eisenbahn-Bundesamt) prüft diese die Unterlagen auf Vollständigkeit. Diese Prüfung dauert maximal einen Monat. Ist die Vollständigkeit der Unterlagen gegeben, so startet die eigentliche Prüfung des Antrags. Dieser Vorgang muss nach spätestens vier Monaten mit einem Bescheid abgeschlossen werden. Die Genehmigungsstelle prüft, ob alle notwendigen Prozessschritte und Vorgaben beachtet, umgesetzt und eingehalten wurden.

6. Dokumentation der Zulassung: Die Genehmigungsstelle erteilt die Genehmigung für das Inverkehrbringen oder die Typzulassung.

Die in den bisherigen §§ 18 bis 21 (Genehmigung einer Fahrzeugserie, Genehmigung einer Fahrzeugvariante, Genehmigung eines Fahrzeugtyps und Genehmigung einer örtlich und zeitlich beschränkten Inbetriebnahme von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung) enthaltenen Genehmigungen gibt es nicht mehr. Nach Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 gibt es folgende Arten von Genehmigungen:

- Die Erstgenehmigung wird für einen neuen Fahrzeugtypen, gegebenenfalls einschließlich seiner Varianten und Versionen, und gegebenenfalls des ersten Fahrzeugs eines Typs erteilt.
- Die erneute Genehmigung eines Fahrzeugtyps wird erteilt, wenn das Design des Fahrzeugs sich nicht geändert hat, aber die einzuhaltenden Vorschriften sich geändert haben, die eine erneute Genehmigung erfordert. Die Genehmigung erstreckt sich nur auf die geänderte Vorschrift.
- Die Erweiterung des Verwendungsgebiets betrifft bereits einen genehmigten Fahrzeugtypen oder ein genehmigtes Fahrzeug, dessen Verwendungsgebiet ohne bauliche Änderung erweitert wird.
- Die neue Genehmigung betrifft bereits genehmigte Fahrzeugtypen oder Fahrzeuge, die geändert werden, weil die TSI im Falle einer solchen Änderung eine Genehmigung verlangen. Die Genehmigung erstreckt sich auf die Änderung.
- Die Genehmigung auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps ist eine Genehmigung für Fahrzeuge oder einer Serie von Fahrzeugen, die einem bereits genehmigten und gültigen Fahrzeugtyp entsprechen. Die Genehmigung wird erteilt auf der Grundlage einer Konformitätserklärung mit diesem Fahrzeugtyp.

Die aufgeführten Arten können auch miteinander kombiniert werden, wie beispielsweise die erneute Genehmigung und die Erweiterung des Verwendungsgebiets.

Nach Absatz 2 wird das Zulassungsverfahren über die zentrale Anlaufstelle, den so genannten „one-stop shop“ (OSS) online abgewickelt, unabhängig davon, wer als Genehmigungsstelle fungiert. Hierbei handelt es sich um ein Internet-basiertes Software- und Informationswerkzeug der Eisenbahnagentur. Die Regelung entspricht Artikel 21 Absatz 3 Satz 2 und Artikel 24 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797. Nach Nummer 1 stellen die Antragsteller künftig über den „one-stop shop“ Anträge und reichen Unterlagen ein. Außerdem sind alle im Zusammenhang stehenden Informationen über die Anträge über die zentrale Anlaufstelle zu stellen (Nummer 2). Nachfragen und Antworten von der Genehmigungsstelle sind hierüber zu erhalten. Der Fortgang und der Status des Verfahrens können über diese Plattform eingesehen werden. Die Kommunikation zwischen dem Antragsteller und der Genehmigungsstelle wird über die zentrale Anlaufstelle abgewickelt. Die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer erfolgen auch über die zentrale Anlaufstelle. Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/867 hat die Kommission die Geschäftsordnung der Beschwerdekammer(n) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union festgelegt. Hierbei handelt es sich um die Beschwerdekammer, die zuständig ist für Beschwerdeverfahren gegen eine Entscheidung der Agentur oder bei deren Untätigkeit.

Absatz 3 regelt, unter welchen Voraussetzungen eine Genehmigung nicht geändert werden muss, obwohl das Verwendungsgebiet erweitert wird. Es handelt sich hierbei um eine Klarstellung. Dies entspricht der Regelung aus Artikel 21 Absatz 8 Satz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797. Eine ähnliche Vorschrift ist auch in Artikel 4 Absatz 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 enthalten, wobei dort in erster Linie die Vorgehensweise der Genehmigungsstelle dargestellt wird.

Zu § 12

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 20 Absatz 4. Der Verweis auf die entsprechende EU-Vorschrift wurde aufgrund der Neufassung angepasst. Die Regelung setzt Artikel 25 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Absatz 2 regelt, was zu tun ist, wenn sicherheitsrelevante Mängel an einem Fahrzeugtyp oder konformen Fahrzeugen vorliegen. Die Regelung entspricht dem bisherigen § 18 Absatz 6.

Absatz 3 setzt Artikel 25 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Zu § 13

Absatz 1 legt Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes fest für den Fall, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp bestimmungsgemäß verwendet wird und eine Genehmigung hat, aber die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt. In erster Linie hat das Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahn, die das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, zu informieren. Darüber hinaus hat das Eisenbahn-Bundesamt die Agentur und die betroffenen Sicherheitsbehörden zu unterrichten, einschließlich jener, in deren Hoheitsgebiet der Antrag auf Genehmigung des Inverkehrbringens eines Fahrzeugs desselben Typs noch anhängig ist. Hiermit wird Artikel 26 Absatz 1 und 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Absatz 2 stellt eine Konkretisierung der Befugnis nach § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes des Eisenbahn-Bundesamtes dar und dient der Umsetzung von Artikel 26 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797. Es handelt sich hierbei um eine Sonderregelung der Fahrzeugaufsicht. Hiernach müssen Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen nach Aufforderung durch das Eisenbahn-Bundesamt, Maßnahmen ergreifen, damit das Fahrzeug oder der Fahrzeugtyp die grundlegenden Anforderungen erfüllt. Zu den Maßnahmen der Eisenbahnen und Halter gehört die Information an den Halter der Fahrzeugtypgenehmigung.

Werden grundlegende Anforderungen nur in Bezug auf bestimmte Teile des Verwendungsgebiets nicht erfüllt und bestand die Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so darf die Genehmigung für das Inverkehrbringen oder die Typgenehmigung diese Teile des Verwendungsgebiets nicht mehr umfassen (Absatz 3). Die Vorschrift setzt Artikel 26 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Absatz 4 enthält eine Spezialregelung zu § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gilt eine schwerwiegende Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann. Hiermit wird Artikel 26 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu § 14

Absatz 1 regelt die Folgen, wenn eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen wird. Dann darf das Fahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet nicht erweitert werden. Hiermit wird Artikel 26 Absatz 8 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Absatz 2 regelt die Folgen eines Widerrufs einer Fahrzeugtypgenehmigung. Auf diese Fahrzeugtypgenehmigung aufbauende Fahrzeuge dürfen nicht in den Verkehr gebracht werden bzw. diese müssen wieder aus dem Verkehr gezogen werden. Hiermit wird Artikel 26 Absatz 8 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 26 Absatz 7 Satz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu § 15

Die Vorschrift über Probefahrten wird beibehalten. Sie ist aber nun in § 15 enthalten. Lediglich Absatz 3 ist neu und sieht vor, dass das Eisenbahn-Bundesamt Probefahrten anordnen kann, falls das Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese nicht innerhalb von drei Monaten gewährt, obwohl das Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Halter von Eisenbahnfahrzeugen den Nachweis der Sicherheit erbracht hat. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 3 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu § 16

Absatz 1 enthält die Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, um eine Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur zu erhalten, wenn TSI anzuwenden sind. Hiermit wird Artikel 18 Absatz 4 Satz 2 Buchstabe a bis c der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt. Die Voraussetzungen sind im Vergleich zur bisherigen Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung unverändert geblieben. Es wurden lediglich die Vorschriften des bisherigen § 9 Absatz 1 und des bisherigen § 22 Absatz 1 Satz 1 zusammengefasst. Diese beiden Vorschriften werden nun verbunden, weil beide Regelungen für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur anwendbar sind. In dieser Vorschrift wurden die Verweise an die neue Richtlinie (EU) 2016/797 angepasst. Neu ist, dass nicht mehr die benannte Stelle, sondern der Antragsteller für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich ist. Dies ergibt sich aus Artikel 15 Absatz 4 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Neu ist die Regelung des Absatzes 2. Wegen der Bedeutung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (European Rail Traffic Management System – ERTMS) für die Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist eine fragmentierte Entwicklung des ERTMS zu vermeiden. ERTMS besteht aus zwei Teilkomponenten: Dem europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (European Train Control System – ETCS) und dem Funksystem GSM-R. Für ERTMS hat die Agentur die Rolle der Systemautorität. Die Agentur hat das Mandat für Entscheidungen zur Genehmigung von Projekten für die streckenseitige Ausrüstung für ERTMS erhalten. Sie überprüft die ERTMS-Spezifikationen für neue Infrastrukturprojekte schon ab der Angebotsphase. Sie prüft, ob die geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI vollständig übereinstimmen und demzufolge vollständig interoperabel sind. Überschneidungen zwischen der Bewertung durch die Agentur und den Aufgaben der benannten Stellen sollten vermieden werden. Des Weiteren überwacht die Agentur den Änderungsprozess der ERTMS-Funktionalität. Mit dieser Vorschrift werden Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe d und Artikel 19 Absatz 3 bis 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Absatz 3 enthält die Vorschriften des bisherigen § 9 Absatz 2.

Absatz 4 enthält die Vorschriften des bisherigen § 22 Absatz 1 Satz 2 und 3. Ergänzt wurde die Vorschrift dahingehend, dass die Bestätigung für den Nachweis nach Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 bei sicherheitsrelevanten und signifikanten Änderungen statt durch einen Prüfsachverständigen durch eine unabhängige Bewertungsstelle erfolgen kann.

Zu § 17

Soweit TSI nicht anzuwenden sind, sind für die Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur ausschließlich nationale Anforderungen anzuwenden, einzuhalten und entsprechend nachzuweisen. Dies

entspricht der bisherigen Regelung aus § 10. Ein Fall von § 17 kann etwa vorliegen, wenn der Genehmigungsgegenstand nicht in den Anwendungsbereich einer TSI fällt.

Zu § 18

§ 18 regelt die Antragstellung sowie weitere Verpflichtungen des Antragstellers im Zusammenhang mit der Antragstellung. Die Vorschrift ist nicht neu, sondern lediglich neu zusammengesetzt aus den bisherigen Vorschriften §§ 11 und 22. Da die bisherige Vorschrift über das Verfahren nach § 11 zu lang sein würde, wird sie aufgeteilt in den Antrag und das eigentliche Verfahren. Neue Verpflichtungen sind damit aber nicht verbunden.

Absatz 1 entspricht inhaltlich den bisherigen § 11 Absatz 1 Satz 2 und § 22 Absatz 2. Ergänzt ist die Regelung um eine Antragsfrist. Sie dient der Klarstellung, damit der Antrag rechtzeitig vor Baubeginn gestellt wird. Absatz 1 setzt Artikel 18 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Absatz 2 ist der bisherige § 11 Absatz 8.

Die Vorschrift über die Liste der nach § 6 anzuwendenden Vorschriften nach Absatz 3 war bislang im § 11 Absatz 6 geregelt.

Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 22 Absatz 3.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 22 Absatz 5.

Zu § 19

Absatz 1 war bislang in § 11 Absatz 2 geregelt. Die Wochenangaben wurden entsprechend der Richtlinie (EU) 2016/797 in Monatsangaben geändert. Die Vorschrift setzt Artikel 18 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Geht es um eine Genehmigung in Bezug auf das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS), so prüft das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Prüfung auf Nachvollziehbarkeit die Übereinstimmung der Unterlagen mit der Zustimmung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Absatz 2). Eine inhaltliche Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt wird nicht vorgenommen, es ist lediglich eine formale Prüfung gemeint. Es findet somit keine Doppelprüfung statt. Mit dieser Regelung wird Artikel 18 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Bezug auf ERTMS umgesetzt.

Nur im Fall von begründeten Zweifeln, darf die Genehmigungsstelle ergänzende Prüfungen verlangen. Der Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 11 Absatz 3. Lediglich die Verweise auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 wurden angepasst und der Begriff des Eisenbahn-Bundesamtes wurde durch „die Genehmigungsstelle“ ausgetauscht.

Absatz 4 regelt, wann begründete Zweifel vorliegen können, die das Einschreiten nach Maßgabe des Absatzes 3 gestatten. Die Regelung hat sich inhaltlich nicht gegenüber der bisherigen Vorschrift des § 11 Absatz 4 geändert.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 11 Absatz 5.

Absatz 6 enthält die bisherige Regelung des § 22 Absatz 4.

Die Widerspruchsfrist für das Genehmigungsverfahren beträgt nach Absatz 7 gemäß Artikel 18 Absatz 7 Satz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 zwei Monate.

Zu § 20

Die Regelung des bisherigen § 14 Absatz 2 ist auf die aufgerüsteten und erneuerten Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung und Signalgebung sowie auf die aufgerüstete und erneuerte übrige Eisenbahninfrastruktur begrenzt. Für Fahrzeuge sind die entsprechenden Regelungen in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt. Der Begriff „Umrüstung“ wurde in den Begriff „Aufrüstung“ entsprechend dem Wortlaut der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 geändert.

Zu § 21

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 15 Absatz 1. Die Regelung ist auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung und die übrige Eisenbahninfrastruktur begrenzt. Ergänzt ist die Vorschrift um eine Anzeigefrist. Die Anzeige hat spätestens zehn Wochen vor Baubeginn zu erfolgen. Die Anzeigefrist dient der Klarstellung, damit die Anzeige rechtzeitig vor Baubeginn erfolgt. Mit der Vorschrift wird Artikel 18 Absatz 6 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Absatz 2 enthält die Vorschriften des bisherigen § 15 Absatz 2 und § 23 Absatz 2 und 3. Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 23 Absatz 6.

Zu § 22

Absatz 1 war bislang in § 15 Absatz 3 enthalten. Die Wochenangabe wurde entsprechend dem Wortlaut der Richtlinie in eine Monatsangabe umgewandelt. Hiermit wird Artikel 18 Absatz 6 Satz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Wenn es um Vorhaben geht, die die streckenseitige Ausrüstung mit ERTMS betreffen, erfolgt die Einstufung in enger Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union nach Absatz 2. Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 18 Absatz 6 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 in Bezug auf ERTMS.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 15 Absatz 4. Absatz 4 enthält die Regelungen des bisherigen § 15 Absatz 5. Absatz 5 enthält die Regelungen des bisherigen § 15 Absatz 6. Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 18 Absatz 6 Satz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu § 23

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 23 Absatz 4. Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 23 Absatz 5.

Zu Nummer 10 (§ 24)

Zu Buchstabe a (§ 24 Absatz 1 Nummer 3)

Es wird lediglich der Verweis auf die neue Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 angepasst. Die Vorschrift des § 24 Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 8 bis 10 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Buchstabe b (§ 24 Absatz 5)

Es wird lediglich der Verweis auf die neue Richtlinie (EU) 2016/797 angepasst. Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 10 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 11 (§ 25)

Zu Buchstabe a (§ 25 Absatz 1)

Die Vorschrift wurde dahingehend ergänzt, dass das Eisenbahn-Bundesamt als weitere Maßnahme die Interoperabilitätskomponente zurückrufen kann. Mit § 25 Absatz 1 wird Artikel 11 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu Buchstabe b (§ 25 Absatz 2 Satz 1)

Die Vorschrift umfasst die Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes über die getroffenen Maßnahmen und ihre Gründe, wenn eine Interoperabilitätskomponente die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt. Neben der Kommission hat das Eisenbahn-Bundesamt nun auch die Eisenbahnagentur und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu unterrichten. Hierdurch wird Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu Nummer 12 (§ 25a)

Die Regelungen des § 25a sind neu. Absatz 1 stellt eine Konkretisierung des § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dar. Hierdurch wird Artikel 10 Absatz 5 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Absatz 2 setzt Artikel 10 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um. Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu Nummer 13 (§ 27 Absatz 3 Satz 1)

In § 27 Absatz 3 Satz 1 wird der Verweis auf die einzuhaltenden Voraussetzungen nach § 16 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 bis 3 aktualisiert.

Zu Nummer 14 (§ 28 Absatz 3)

Der neue § 28 Absatz 3 enthält in Umsetzung von Artikel 11 Absatz 4 erster Satzteil der Richtlinie (EU) 2016/797 eine Konkretisierung von § 5a Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Nummer 15 (§ 29)

Zu Buchstabe a (§ 29 Absatz 1)

Der bisherige § 29 Absatz 1 wurde entsprechend dem Artikel 21 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 überarbeitet. Hiernach muss eine Eisenbahn oder ein Halter von Eisenbahnfahrzeugen Maßnahmen ergreifen, damit das von ihr oder ihm genutzte Fahrzeug wieder die grundlegenden Anforderungen erfüllt.

Zu Buchstabe b (§ 29 Absatz 2)

Absatz 2 ist neu und setzt Artikel 26 Absatz 1 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Zu Buchstabe c (§ 29 Absatz 3)

Satz 1 ist die Neufassung der bisherigen Regelung des § 29 Absatz 2 entsprechend der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2019/777. Der neue Satz 2 ist eine Ausnahmeregelung über das Führen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters. Durchgangsstrecken ohne Anschluss an das inländische regelspurige Eisenbahnsystem können im Infrastrukturregister des Staates geführt werden, in dessen Eisenbahnsystem die Durchgangsstrecke beginnt und endet.

Zu Buchstabe d (§ 29 Absatz 4)

Aufgrund der Einfügung des neuen Absatzes 2 wird der bisherige Absatz 3 der neue Absatz 4.

Zu Nummer 16 (§ 29a)

§ 29a ist neu und setzt Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 um. Die Prüfung der Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Strecke nach Nummer 2 erfolgt auf der Grundlage des Infrastrukturregisters und der einschlägigen TSI. Die Prüfung nach Nummer 3, dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, ist unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems und der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ durchzuführen.

Zu Nummer 17 (§ 30)**Zu Buchstabe a (§ 30 Überschrift)**

Der Begriff „Umrüstung“ wird durch den Begriff „Aufrüstung“ ersetzt.

Zu Buchstabe b (§ 30 Absatz 1)

Absatz 1 gilt nur noch für den Infrastrukturbereich. Die Verpflichtung zur Nachweispflicht für nicht genehmigungspflichtige Aufrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen ergibt sich aus Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545. Der Verweis wird aufgrund der Änderungen im Aufbau an die neue Nummerierung angepasst. Im nichtgenehmigungspflichtigen Bereich sind zwar alle Voraussetzungen zu erfüllen, aber eine Betrachtung durch die Behörde erfolgt nicht. Durch die Bezugnahme auf § 18 Absatz 4 Nummer 1 bis 4 wird klargestellt, welche Unterlagen auch bei nicht genehmigungsbedürftigen Aufrüstungen vorgehalten werden müssen. Durch die Bezugnahme auf § 18 Absatz 5 wird klargestellt, dass eine Zustimmung im Einzelfall, soweit beantragt, auch bei nicht genehmigungsbedürftigen Aufrüstungen erteilt werden dürfen.

Zu Buchstabe c (§ 30 Absatz 2 (alt))

Der bisherige Absatz 2 wird aufgehoben, weil die Verpflichtungen in Bezug auf nichtgenehmigungspflichtige Aufrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen in Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/797 geregelt sind.

Zu Buchstabe d (§ 30 Absatz 2)

Als Folgeänderung zur Aufhebung des bisherigen Absatzes 2 wird der bisherige Absatz 3 der neue Absatz 2. Das Wort „umzurüstenden“ wird durch das Wort „aufzurüstenden“ ausgetauscht, weil die Richtlinie (EU) 2016/797 den Begriff „Umrüstung“ durch den Begriff „Aufrüstung“ ohne inhaltliche Änderung ersetzt hat.

Zu Nummer 18 (§ 31 Satz 1)

Der Verweis auf die Anforderungen der Konformitätsbewertungsstellen wurde angepasst. Die Anforderungen sind nun explizit in § 35 Absatz 2 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung geregelt.

Zu Nummer 19 (§ 32 Absatz 1 Satz 1)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem bisherigen § 32 Absatz 1 Satz 1. Die Verweise wurden wegen der Änderung der Paragraphenreihenfolge und wegen der Regelungen über die Fahrzeugzulassung in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 angepasst.

Zu Nummer 20 (§§ 33 bis 37d)

Mit Teil 5 werden die Artikel 27 bis 45 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt, die die Vorschriften des Artikels 28 und Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG ersetzen und ergänzen. Die Richtlinie (EU) 2016/797 berücksichtigt die Bestimmungen des neuen Rechtsrahmens für die Vermarktung von Produkten gemäß dem Beschluss Nr. 768/2008/EG. Die Überschrift des Teils 5 „Benannte Stellen, bestimmte Stellen“ wurde durch den Oberbegriff „Konformitätsbewertungsstellen“ ersetzt.

Zu § 33

Absatz 1 beschreibt wie bisher die Aufgaben einer benannten Stelle. Lediglich die Verweise wurden an die neue Richtlinie (EU) 2016/797 angepasst. Die benannten Stellen führen bei strukturellen Teilsystemen die EG-Prüfung durch. Diese Prüfung muss für die Inbetriebnahme oder das Inverkehrbringen die Gewähr dafür bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Entsprechend der neuen Regelung des Artikels 15 Absatz 4 und des Anhangs IV Nummer 2.4 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist der Antragsteller für die Erstellung und das Zusammenstellen des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen soll. Daher ist das Zusammenstellen und Beifügen der technischen Unterlagen als Aufgabe der benannten Stelle entfallen. Die benannte Stelle hat nach Satz 3, der neu eingefügt wurde, bei Konformitätsbewertungen die Verhältnismäßigkeit zu wahren. Hierzu gehört, dass unnötige Belastungen der Wirtschaftsakteure vermieden werden. Die benannten Stellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grades der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses aus. Hierbei gehen sie allerdings so vor, wie es für die Bewertung der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponente oder des strukturellen Teilsystems mit den Bestimmungen dieser Verordnung erforderlich ist. Satz 3 setzt somit Artikel 41 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Der Verweis in Absatz 2 wurde an die neue Richtlinie angepasst und setzt somit Artikel 15 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Damit die benannten Stellen ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen können, enthält Absatz 3 eine Vorlagepflicht aller Unterlagen, die zum Nachweis der Konformität und gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit notwendig sind. Dies entspricht dem bisherigen § 33 Absatz 3.

Die Vorschriften der bisherigen Absätze 4 und 5 wurden verschoben. Absatz 4 ist nun in § 37b Absatz 2 und Absatz 5 in § 37c Absatz 3 enthalten.

Zu § 34

Absatz 1 regelt – wie der bisherige § 34 Absatz 1 auch – die Aufgaben einer bestimmten Stelle. Die Verweise wurden an die neue Richtlinie angepasst. Entsprechend der Änderungen in § 33 wurde der Verweis in Absatz 2 angepasst.

Zu § 35

Absatz 1 regelt, dass es einer Anerkennung bedarf, soweit eine juristische Person als benannte oder bestimmte Stelle tätig werden möchte. Für Anerkennungen ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Von dieser Regelung unberührt bleiben Akkreditierungen von benannten Stellen, die in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union vorgenommen wurden.

Absatz 2 listet die Anerkennungs Voraussetzungen auf. Die Regelung setzt die Vorschriften aus Artikel 30 Absatz 1 bis Absatz 4, Artikel 31 und 32 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 45 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/797 um. Diese Regelungen entsprechen Artikel R 17 Absatz 1 bis Absatz 9 des Anhangs I des Beschlusses Nr. 768/2008/EG. Für benannte und bestimmte Stellen werden vergleichbare Kompetenzen verlangt. Ein wesentlicher Unterschied der benannten zur bestimmten Stelle besteht darin, dass die bestimmte Stelle die notifizierten Vorschriften als Prüfmaßstab beherrschen muss. Die benannte Stelle muss die TSI beherrschen.

Nach Nummer 7 müssen Konformitätsbewertungsstellen über eine Haftpflichtversicherung verfügen. Art und Umfang der Haftpflichtversicherung werden in Nummer 7 näher bestimmt. Es muss sich um eine Haftpflichtversicherung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden handeln, die eine Mindestversicherungssumme in Höhe von 2,5 Millionen Euro für jeden Versicherungsfall sowie mindestens eine zweifache Deckung für das gesamte Jahr aufweisen muss. Die Festlegung dieser Berufshaftpflichtversicherung als Pflichtversicherung trägt dem Umstand Rechnung, dass Konformitätsbewertungsstellen in der Regel Prüfaufträge annehmen, die Sicherheitsrelevanz haben und damit ein hohes Schadensrisiko bergen. Dabei dient diese Pflichtversicherung nicht nur dem Schutz der Konformitätsbewertungsstelle selbst, sondern auch den Interessen betroffener Dritter, die durch fehlerhafte Prüfleistungen von großen Personen-, Sach- oder Vermögensschäden betroffen sein können. Die Anforderungen an die von der Konformitätsbewertungsstelle abzuschließende Haftpflichtversicherung sind angelehnt an die der Prüfsachverständigen.

Zu § 35a

Die Regelungen zur Anerkennung von Konformitätsbewertungsstellen wurden in zwei Vorschriften aufgeteilt: „Anerkennung der benannten Stellen“ (§ 35a) und „Anerkennung der bestimmten Stellen“ (§ 35c), weil die Verfahren unterschiedliche Verfahrensschritte vorsehen.

Um als benannte Stelle tätig werden zu dürfen, ist beim Eisenbahn-Bundesamt ein Antrag zu stellen (Absatz 1). Die Regelung nennt die Unterlagen, die dem Antrag beizufügen sind. Die Anforderungen ergeben sich aus Artikel 36 Absatz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Nach Absatz 2 findet eine Akkreditierung bis zu einem gewissen Umfang im Rahmen des Anerkennungsverfahrens Berücksichtigung. Hierdurch werden Doppelprüfungen vermieden, soweit eine Akkreditierungsstelle nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 diese Aspekte im Rahmen einer positiv beschiedenen Akkreditierung berücksichtigt hat. Ausgenommen hiervon ist der Teil der Akkreditierung, der die fachliche Eignung und die notwendigen Verfahren nach § 35 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 betrifft. Nach dem Erwägungsgrund 60 der Richtlinie (EU) 2016/797 wird aus EU-Sicht zwar die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen als bevorzugtes Mittel zum Nachweis der fachlichen Kompetenz dieser Stellen angesehen. „Allerdings sollten nationale Behörden die Auffassung vertreten können, dass sie selbst die geeigneten Mittel besitzen, um diese Begutachtung vorzunehmen.“ Die Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist der Akkreditierung vorzuziehen, weil das Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde den Eisenbahnsektor sowie die zu erfüllenden Anforderungen kennt. Zumal es als Genehmigungsbehörde prüft, ob der Antragsteller die notwendigen Prozessschritte und Vorgaben eingehalten hat. So wird eine weitere Schnittstelle vermieden.

Die Anerkennung verlangt einen Verwaltungsakt. Die Vorschrift gibt Vorgaben hinsichtlich der Tenorierung des Verwaltungsakts, der insbesondere den Gegenstand der Anerkennung beschreiben muss. Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 37 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Die benannte Stelle darf ihre Aufgaben erst nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach einer Benennung wahrnehmen, wenn in dieser Zeit weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Einwände erhoben haben (Absatz 4). Dies ergibt sich aus Artikel 37 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Absatz 5 regelt die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen. Nach Satz 2 ist eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen.

Einzelheiten des Anerkennungsverfahrens legt das Eisenbahn-Bundesamt nach Absatz 6 fest. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bereits ein Handbuch für das Anerkennungsverfahren für benannte Stellen und bestimmte Stellen auf folgender Internetseite veröffentlicht: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Benannte_Stellen_Bestimmte_Stellen/D02_Handbuch.html?nn=1635384.

Absatz 7 legt fest, dass das Eisenbahn-Bundesamt die anerkannten benannten Stellen, regelmäßig überwacht. Diese Regelung war bisher in § 35 Absatz 7 enthalten.

Zu § 35b

§ 35b enthält Unterrichtungspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes über die Anerkennung von benannten Stellen. Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet nach Absatz 1 die Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union über Anerkennungen der benannten Stellen sowie über wesentliche, nachträgliche Änderungen dieser Anerkennungen. Hiermit wird Artikel 37 Absatz 2, 4 und 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt. Eine ähnliche Regelung war bisher in § 35 Absatz 5 Satz 3 enthalten. Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet nach Absatz 2 die Kommission über das eingerichtete Verfahren zur Anerkennung und zur Überwachung von benannten Stellen sowie über Änderungen in diesen Verfahren. Die Regelung setzt Artikel 29 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Die Kommission kann sich im Einzelfall an das Eisenbahn-Bundesamt wenden, um Informationen über die Benennung und die Voraussetzungen der Anerkennung einer speziellen benannten Stelle zu bekommen (Absatz 3). Hiermit wird Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu § 35c

§ 35c regelt das Anerkennungsverfahren der bestimmten Stellen. Der Antrag auf Anerkennung als bestimmte Stelle ist nach Absatz 1 Satz 1 an das Eisenbahn-Bundesamt zu richten. Satz 2 schreibt vor, welche Informationen und Unterlagen dem Antrag beizufügen sind. Absatz 2 enthält die Regelung, die bislang in § 35 Absatz 5 Satz 4 enthalten war. Nachfolgende Vorschriften aus dem Anerkennungsverfahren der benannten Stellen gelten auch für die bestimmten Stellen nach Absatz 3: § 35a Absatz 2, 3, 5 bis 7. Somit wird auch im Anerkennungsverfahren der bestimmten Stellen die Akkreditierung nur in einem gewissen Umfang berücksichtigt. Ausgenommen sind die Teile der Akkreditierung, die die fachliche Eignung und die Verfahren, die mit der fachlichen Eignung zusammenhängen, betreffen. Es gilt auch hier die oben angeführte Begründung zu § 35a Absatz 2. Zudem ist bei bestimmten Stellen zu beachten, dass bis vor kurzem das Eisenbahn-Bundesamt noch selbst die technischen Prüfungen, die nun die bestimmten Stellen durchführen, vorgenommen hat.

Zu § 36

Absatz 1 behandelt die Rücknahme einer Anerkennung nach § 35, wenn die Voraussetzungen zum Zeitpunkt der Erteilung nicht vorgelegen haben. Es handelt sich um eine Ermessensvorschrift. Die Unterrichtungspflicht des Eisenbahn-Bundesamtes gegenüber der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union im Falle einer Rücknahme einer Anerkennung hat unverzüglich zu erfolgen.

Absatz 2 regelt den Widerruf. Eine Anerkennung kann auch widerrufen werden, wenn die Konformitätsbewertungsstelle ihren Verpflichtungen nicht nachkommt. Diese Ergänzung erfolgt wegen der Regelung in Artikel 39 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Absatz 3 verweist – wie bisher auch – auf die Vorschriften zur Rücknahme und zum Widerruf des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Der neue Absatz 4 stellt Verfahrensregelungen auf, wenn eine Konformitätsbewertungsstelle nicht weiter tätig sein darf oder möchte: Die Unterlagen der Konformitätsbewertungsstelle sind an den Rechtsnachfolger herauszugeben. Falls ein solcher nicht vorhanden ist, hat die Herausgabe an den Antragsteller zu erfolgen. Mit dieser Regelung wird Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu § 37

§ 37 legt die Bedingungen fest, die bei einer Unterauftragsvergabe einzuhalten sind.

Nach Absatz 1 können Konformitätsbewertungsstellen sowohl Unterauftragnehmer als auch Zweigunternehmen beauftragen, Teile des EG-Prüfverfahrens sowie des Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsverfahrens auszuführen. Es können nur Teile des Prüfverfahrens durch Dritte wahrgenommen werden, nicht etwa die gesamte Prüfung. Damit ist klar, dass die beauftragende Stelle die Gesamtverantwortung für die Prüfung in dem Umfang hat, wie es in dem ursprünglichen Auftrag, in der Regel mit dem Antragsteller, vereinbart ist. Die beauftragende Stelle hat sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen über die entsprechenden Anforderungen verfügt. Diese Regelung setzt inhaltlich Artikel 34 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Die Beauftragung eines Unterauftragnehmers oder eines Zweigunternehmens bedarf nach Absatz 2 der Zustimmung des Auftraggebers. Mit der Regelung wird Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Im Falle einer Beauftragung eines Unterauftragnehmers oder eines Zweigunternehmens besteht eine Informationspflicht der Konformitätsbewertungsstelle gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (Absatz 3). Dies schreibt Artikel 34 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 vor.

Die Konformitätsbewertungsstellen tragen die Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden (Absatz 4). Hiermit wird Artikel 34 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Die Dokumentation über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens sowie über seine ausgeführten Arbeiten hat die Konformitätsbewertungsstelle nach Absatz 5 für das Eisenbahn-Bundesamt bereitzuhalten. Vergleiche hierzu Artikel 34 Absatz 4 und Artikel 45 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797.

Absatz 6 enthält die Informationspflichten der Konformitätsbewertungsstelle aus dem bisherigen § 37 Absatz 2. Diese dienen zunächst alleine internen Zwecken, können aber auch bei der regelmäßig stattfindenden Auditierung der anerkannten Stellen berücksichtigt werden.

Zu § 37a

Erfüllt ein Hersteller die grundlegenden Anforderungen nicht, so fordert die Konformitätsbewertungsstelle nach Absatz 1 ihn auf, Maßnahmen zu ergreifen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Darüber hinaus stellt sie keine Bescheinigung aus. Welche Vorschriften zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind, ist über § 6 Absatz 1 geregelt: TSI, die notifizierten nationalen technischen Vorschriften und die nationalen

technischen Vorschriften. Artikel 41 Absatz 3 und Artikel 45 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 werden hierdurch umgesetzt.

Erfüllt ein Hersteller die grundlegenden Anforderungen nicht mehr, nachdem die Konformitätsbewertungsstelle eine Prüfbescheinigung ausgestellt hat, so fordert sie ihn nach Absatz 2 auf, Maßnahmen zu ergreifen, um diese Anforderungen wieder zu erfüllen. Falls nötig, setzt sie die Prüfbescheinigung aus oder widerruft sie. Welche Vorschriften zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind, ist über § 6 Absatz 1 geregelt: TSI, die notifizierten nationalen technischen Vorschriften und die nationalen technischen Vorschriften. Die Regelung setzt Artikel 41 Absatz 4 und Artikel 45 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Wenn nach Absatz 1 oder 2 die grundlegenden Anforderungen nicht wieder erfüllt werden, dann schränkt die Konformitätsbewertungsstelle nach Absatz 3 alle betreffenden Prüfbescheinigungen ein, setzt sie aus oder widerruft sie. Die Regelung setzt Artikel 41 Absatz 5 und Artikel 45 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Zu § 37b

Absatz 1 enthält einen Katalog an Meldepflichten der Konformitätsbewertungsstelle gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Regelung setzt inhaltsgleich Artikel 42 Absatz 1 und Artikel 45 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 um. Absatz 2 enthält eine Meldepflicht der Konformitätsbewertungsstelle gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, wenn einer Konformitätsbewertungsstelle Erkenntnisse darüber vorliegen, dass die Voraussetzungen einer Prüfbescheinigung bei deren Ausstellung nicht vorlagen. Diese Regelung war bisher in § 33 Absatz 4 enthalten. Absatz 3 enthält Informationspflichten der benannten Stellen untereinander. Artikel 42 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 wird hiermit umgesetzt.

Benannte Stellen sind nach Absatz 4 verpflichtet, der Eisenbahnagentur Prüfbescheinigungen sowie EG-Konformitäts- und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen zu übermitteln. Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 42 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Zu § 37c

Absatz 1 enthält die Geheimhaltungspflicht für die Mitarbeiter von Konformitätsbewertungsstellen. Die Regelung setzt Artikel 30 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 um.

Absatz 2 regelt, dass die Vergütung der obersten Führungsebene sowie des Personals einer Konformitätsbewertungsstelle sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten darf. Artikel 32 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 wird hierdurch umgesetzt.

Die jährlichen Veröffentlichungspflichten einer Konformitätsbewertungsstelle nach Absatz 3 waren zuvor in § 33 Absatz 5 auch in Verbindung mit § 34 Absatz 2 enthalten. Der Verweis auf die neue Richtlinie wurde aktualisiert.

Zu § 37d

Nach Absatz 1 werden benannte Stellen verpflichtet, in Koordinierungsgruppen auf europäischer Ebene mitzuarbeiten. Dies sehen Artikel 30 Absatz 6 und Artikel 44 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 vor. Benannte Stellen, die für das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung benannt sind, müssen nach Absatz 2 in der ERTMS-Arbeitsgruppe mitarbeiten. Hiermit wird Artikel 30 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Nach Absatz 3 haben bestimmte Stellen in einer vom Eisenbahn-Bundesamt einzurichtenden Koordinierungsgruppe mitzuarbeiten.

Zu Nummer 21 (§ 38)

Zu Buchstabe a (§ 38 Absatz 1 Nummer 1)

Das Zitat der Entscheidung 2007/756/EG, das die technischen Spezifikationen für das nationale Fahrzeugeinstellungsregister enthält, wurde aktualisiert.

Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 2)

Die Vorschrift wurde redaktionell überarbeitet. Da Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, wurde die Inbetriebnahme durch das Inverkehrbringen ersetzt. Darüber hinaus enthält der Absatz 2 in Satz 2 eine Klarstellung, dass Fahrzeuge, die nur in der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt werden, in das Fahrzeugeinstellungsregister des Eisenbahn-Bundesamtes einzutragen sind.

Zu Buchstabe c (§ 38 Absatz 3 Satz 2)

Der Begriff „Umrüstung“ wurde durch den Begriff „Aufrüstung“ ersetzt. Zur Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte enthält das Fahrzeugeinstellungsregister die Angaben zu den Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und die übrigen Fahrzeugdaten.

Zu Nummer 22 (§ 38a)

§ 38a enthält Regelungen zum neuen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister, das im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 geregelt ist. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union richtet ein europäisches Fahrzeugeinstellungsregister ein und unterhält es. Eintragungsstelle für die in der Bundesrepublik Deutschland einzutragenden Fahrzeuge ist nach Absatz 1 das Eisenbahn-Bundesamt. Nach Absatz 2 haben Halter von Eisenbahnfahrzeugen die Eintragung eines neuen Fahrzeugs sowie Änderungen der Angaben in das Register zu beantragen. In Absatz 3 sind die Auskunftsrechte zu den Angaben im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister geregelt.

Zu Nummer 23 (§ 39)

Die Regelung zur Fahrzeugkennzeichnung nach § 39 wurde überarbeitet. Der Begriff „Inbetriebnahmegenehmigung“ wurde durch den Begriff „Genehmigung für das Inverkehrbringen“ ersetzt. Aus Gründen der Rückverfolgung von Fahrzeugen und der Sicherheit erhält ein Fahrzeug mit der Erteilung der Genehmigung eine europäische Fahrzeugnummer. Der bisherige § 39 Absatz 4 wird nun zu Absatz 2. Denn die bisherigen Absätze 2 und 3 des § 39 sind weggefallen, weil eine Genehmigung einer Fahrzeugserie nicht mehr erteilt wird und es den ehemaligen § 21 „Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung“ nicht mehr gibt. Schließlich ist in solchen Fällen die Eisenbahnagentur der Europäischen Union für die Zulassung zuständig. Mit der Vorschrift wird Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 umgesetzt.

Zu Nummer 24 (§ 40)

Zu Buchstabe a (§ 40 Absatz 1 und 2)

Das Eisenbahn-Bundesamt wird durch den Begriff der Genehmigungsstelle ersetzt, weil zukünftig auch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Angaben übermitteln kann. Das Vollzitat des Beschlusses 2011/665/EU wurde aktualisiert.

Absatz 2 regelt den Inhalt der Angaben, die der Antragsteller mit dem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugtyps übermitteln muss. Das Eisenbahn-Bundesamt wird durch den Begriff der Genehmigungsstelle ersetzt. Darüber hinaus wurde die Regelung redaktionell überarbeitet.

Zu Buchstabe b (§ 40 Absatz 3 und 4)

Das Eisenbahn-Bundesamt wird durch den Begriff der Genehmigungsstelle ersetzt, weil zukünftig auch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Angaben übermitteln kann.

Zu Buchstabe c (§ 40 Absatz 5)

Absatz 5 wurde neu gefasst. Da die Erteilung einer Serienzulassung nach dem vierten Eisenbahnpaket nicht mehr zulässig ist, bedurfte es der Regelung in dieser Form nicht mehr. Die Versionen eines Fahrzeugtyps oder einer Fahrzeugtypvariante sind allerdings registrierungsrelevant. Absatz 5 wird insoweit an die neuen Genehmigungstatbestände des vierten Eisenbahnpakets angepasst.

Zu Nummer 25 (§ 41)

Zu Buchstabe a (§ 41 Absatz 1)

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände des Absatzes 1 werden entsprechend den Änderungen in der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung überarbeitet.

Zu § 41 Absatz 1 Nummer 1 und 2

Die Regelungen zur Genehmigungspflicht in Bezug auf Bestandteile des Eisenbahnsystems sind nun alle in § 9 festgeschrieben.

Die bisherige Nummer 2 wurde aufgehoben. Die Regelung galt ursprünglich für alle strukturellen Teilsysteme. Dadurch, dass eine Inbetriebnahmegenehmigung nur noch im Bereich der Infrastruktur erforderlich ist und dort kein Bedürfnis für die Ordnungswidrigkeitensicherung bestand, konnte der Tatbestand gestrichen werden.

Aufgrund der Verschiebung der bisherigen Nummer 3 nach Nummer 6 werden die bisherigen Nummern 4 bis 6 um eine Nummer vorverschoben auf die Nummern 3 bis 5.

Zu § 41 Absatz 1 Nummer 3

Die Regelungen über die zwischenzeitliche Betriebsaufnahme sind nun in § 23 Absatz 2 geregelt, deshalb musste der Verweis angepasst werden.

Zu § 41 Absatz 1 Nummer 5

Aufgrund der Streichung des bisherigen Absatzes 2 in § 30 musste der Verweis auf den § 30 entsprechend angepasst werden.

Zu § 41 Absatz 1 Nummer 6

Nummer 3 wird Nummer 6. Die Regelung der Genehmigung einer Fahrzeugserie aus dem bisherigen § 18 wurde gestrichen, weil das EU-Recht eine solche Genehmigung nicht vorsieht. Folglich wurde der Verweis auf § 18 Absatz 6 gestrichen. Da § 39 umformuliert wurde, war der Ordnungswidrigkeitentatbestand entsprechend umzuformulieren und in Nummer 6 zu streichen.

Zu § 41 Absatz 1 Nummer 8

Der bisherige § 39 Absatz 4 wird der neue § 39 Absatz 2. Darüber hinaus wurde die Verpflichtung in § 39 Absatz 2 umformuliert, so dass der Ordnungswidrigkeitstatbestand, der bislang in Nummer 3 enthalten war, umformuliert werden musste.

Zu Buchstabe b (§ 41 Absatz 2)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 41 Absatz 2 Nummer 1)

Soweit eine Anzeige über Aufrüstungs- oder Erneuerungsarbeiten nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erfolgt, ist die Behörde – unabhängig davon, ob die Baumaßnahme in eine Genehmigung mündet oder nicht – nicht im Stande den gesetzlichen Auftrag der Gefahrenabwehr wahrzunehmen; da die Behörde nicht systematisch über die anzeigepflichtigen Sachverhalte informiert werden würde. Es bestünde also – als milderes Mittel – auch keine Möglichkeit mit den Mitteln des Verwaltungszwanges Maßnahmen durchzusetzen. Die Regelung der Genehmigung einer Fahrzeugserie aus dem bisherigen § 18 wurde gestrichen, weil das EU-Recht eine solche Genehmigung nicht vorsieht. Folglich wurde die bisherige Nummer 1 aufgehoben.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 41 Absatz 2 Nummer 2)

Die Regelung der Genehmigung einer Fahrzeugserie aus dem bisherigen § 18 wurde gestrichen, weil das EU-Recht eine solche Genehmigung nicht vorsieht. Folglich wurde der Verweis auf § 18 Absatz 5 Satz 5 gestrichen.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 41 Absatz 2 Nummer 3 (alt))

Nummer 3 entfällt, weil die Regelung des § 29 sich geändert hat.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 41 Absatz 2 Nummer 3 bis 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Streichung von Nummer 3.

Zu Nummer 26 (§ 42)

Die Übergangsvorschriften des § 42 wurden überarbeitet. Die Regelungen des Absatzes 1 waren bislang im Absatz 6 enthalten. Die Absätze 2 bis 6 sind neu. Absatz 2 dient der Umsetzung von Artikel 54 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 55 Absatz 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2016/797. Absatz 4 enthält das Datum, ab wann der Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister anzuwenden ist. Absatz 5 enthält Klarstellungen in Bezug auf Serienzulassungen. In Absatz 6 ist geregelt, dass die Bundesrepublik Deutschland von der dezentralen Eintragungsmöglichkeit für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 8 Absatz 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 Gebrauch macht.

Absatz 7 sieht vor, dass im Ausland betriebene Fahrzeuge, die bereits dort über eine gültige Zulassung verfügen und die bereits am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden, abweichend von § 11 Absatz 3 weiterhin nach § 21 Absatz 1 in der Fassung vom 26. Juli 2018 auf deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Grenzbetriebsstrecken betrieben werden dürfen.

Zu Nummer 27 (§ 43)

Der neue § 43 enthält eine Befristung der Vorschrift über das Fahrzeugeinstellungsregister. Die Vorschrift über das nationale Fahrzeugeinstellungsregister nach § 38 gilt nur noch bis zum 16. Juni 2021. Nach dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 wird das nationale Fahrzeugeinstellungsregister durch ein europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

zum 16. Juni 2021 abgelöst. Die Entscheidung 2007/756/EG wird zum 16. Juni 2021 aufgehoben.

Zu Nummer 28 (Anlage 1)

In der Anlage 1 werden die Vollzitate der Verordnungen aktualisiert. Für das Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung findet der Beschluss 2012/757/EU nach Maßgabe der Übergangsregelungen des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 Anwendung.

Zu Nummer 29 (Anlage 2)

In der Anlage 2 werden redaktionelle Änderungen vorgenommen, ohne Auswirkungen auf den Inhalt.

Zu Nummer 30 (Anlage 3)

Die bisherige Anlage 3 über den Inhalt und Umfang des vorzulegenden technischen Dossiers zur Prüferklärung für die EG-Prüfung wird aufgehoben, weil die Vorgaben in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 enthalten sind.

Zu Nummer 31 (Anlage 4)

Zu Buchstabe a (Anlage 4 Klammerzusatz)

In dem Klammerzusatz wurden die Vorschriften, in denen auf die Anlage 4 verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Buchstabe b (Anlage 4 Überschrift)

Entsprechend dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/797 wird der Begriff „Umrüstung“ durch den Begriff „Aufrüstung“ ersetzt.

Zu Buchstabe c (Anlage 4 Nummer 1)

Der allgemeine, einleitende Teil wurde dahingehend geändert, dass sich die Genehmigungspflicht einer Aufrüstung oder Erneuerung auch aus den TSI ergeben kann. Darüber hinaus wurden lediglich redaktionelle Änderungen vorgenommen, wie der Austausch der Begriffe „Umrüstung“ durch „Aufrüstung“ und „an strukturellen Teilsystemen oder an der übrigen Eisenbahninfrastruktur“ durch „an Bestandteilen des Eisenbahnsystems“.

Zu Buchstabe d (Anlage 4 Nummer 2.3)

Entsprechend dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/797 wird der Begriff „Umrüstungen“ durch den Begriff „Aufrüstungen“ ersetzt.

Zu Buchstabe e (Anlage 4 Nummer 4.2)

Die Beibehaltung und leichte Modifizierung der Kriterien in der Nummer 4.2 für das Teilsystem fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung waren erforderlich, da Kapitel 7 der einschlägigen TSI keine entsprechenden Kriterien für Klasse B Systeme vorsah, sondern deren Festlegung den Mitgliedstaaten der Europäischen Union überließ. Im Rahmen der Aufrüstung eines Fahrzeugs sind damit für den Antragsteller neben den Kriterien der TSI die Kriterien der Nummer 4.2 der Anlage 4 heranzuziehen, um die Genehmigungspflicht einer Aufrüstung zu beurteilen.

Zu Buchstabe f (Anlage 4 Nummer 5 (alt))

Die Nummer 5 wird aufgehoben. Die Kriterien für genehmigungspflichtige Aufrüstungen und Erneuerungen von Fahrzeugen sind nämlich in den TSI enthalten.

Zu Nummer 32 (Anlage 5)

Anlage 5 listet die Maßnahmen auf, die als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten gelten, für die es keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Es wird lediglich der Klammerzusatz, der die Vorschrift enthält, in der auf Anlage 5 verwiesen wird, aktualisiert.

Zu Nummer 33 (Anlage 6)

Anlage 6 legt fest, welche Unterlagen dem Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung nach § 18 Absatz 1 beizufügen sind. Die Änderungen sind lediglich redaktionell.

Zu Artikel 3 (Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung)**Zu Nummer 1 (Teil I)****Zu Buchstabe a (Teil I Abschnitt 1)****Zu Doppelbuchstabe aa (Teil I Abschnitt 1 Nummer 1.10 bis 1.12)**

Die Gebührennummern 1.10 bis 1.12 werden aufgehoben. Die Gebührentatbestände der Gebührennummern 1.10 (Erteilung oder Verlängerung einer Sicherheitsbescheinigung) und 1.12 (Erteilung oder Verlängerung einer Sicherheitsgenehmigung) werden in den Abschnitt 6 verschoben. Die Verfahren zur Erteilung und Verlängerung dieser Bescheinigungen und Genehmigungen sind nämlich nicht länger im Allgemeinen Eisenbahngesetz enthalten, sondern sind in der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt. Die Gebührennummer 1.11 (Erteilen einer nationalen Bescheinigung) entfällt, weil nationale Bescheinigungen nicht mehr erteilt werden.

Zu Doppelbuchstabe bb (Teil I Abschnitt 1 Nummer 1.21)

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union erhält das Eisenbahn-Bundesamt als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung von Zertifizierungsstellen, die die Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und die Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen nach § 7g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilen. Eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage zur Erhebung von Gebühren für diese Tätigkeit existiert noch nicht und wird mit der Nummer 1.21 eingeführt. Die bisherigen Nummern 1.21 und 1.22 zur Erteilung einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung und einer Bescheinigung über Instandhaltungsfunktionen werden aufgehoben. Zukünftig erteilt nicht mehr das Eisenbahn-Bundesamt diese Bescheinigungen, sondern die von ihm anerkannten Zertifizierungsstellen sind für die Erteilung dieser Bescheinigungen zuständig.

Zu Buchstabe b (Teil I Abschnitt 6)

Die bisherigen Gebührentatbestände für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung werden aufgehoben, weil die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung mit der Dreizehnten Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften aufgehoben wurde. Übergangsregelungen, die noch eine vorübergehende Anwendung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vorsahen, sind ebenfalls ausgelaufen.

Zu Gebührennummer 6.1

Der Gebührentatbestand der Bearbeitung von Vorbereitungsanträgen ist neu. Nach Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 kann der Antragsteller vor der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung ein Vorbereitungsverfahren im Hinblick auf die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung beantragen. Die Gebühr entspricht der Gebühr zur Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung. Es ist eine Zeitgebühr vorgesehen, damit die entstandenen Kosten für die individuell zurechenbare Leistung gedeckt werden. Die Unter- und Obergrenze dienen der Transparenz und geben den Rahmen vor, in welchem sich die Gebühr bewegen kann. Die Obergrenze dient zudem dem Schutz der Antragsteller, für die die maximale Belastung vorhersehbar ist.

Im Rahmen des Vorbereitungsverfahrens werden die beantragten Teilaspekte in voller Tiefe geprüft. Alle Aspekte, die bereits im Vorbereitungsverfahren geprüft werden, „entlasten“ damit das spätere eigentliche Verfahren auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung. Durch die Abrechnung beider Gebührentatbestände nach Zeitaufwand ist sichergestellt, dass eine gerechte Gebührenerhebung erfolgt, unabhängig davon, welche Anteile der fachlichen Prüfung letztlich im Rahmen des Vorbereitungsverfahrens und welche im Verfahren auf Erteilung der Sicherheitsbescheinigung geprüft werden.

Zu den Gebührennummern 6.2 und 6.3

Die Gebühren zur Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung sind unverändert dem Abschnitt 1 entnommen. Die Rechtsgrundlage für die Gebührentatbestände zur Erteilung und Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung werden mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz gestrichen. Die Verfahrensvorschriften zur Erteilung und Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung werden mit dieser Mantelverordnung in die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung verschoben, so dass nun die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung die Rechtsgrundlage für die Erhebung dieser Gebühren bildet.

Änderungen an den Gebühren werden dabei nicht vorgenommen. Wie bislang auch soll der konkret entstandene Aufwand viertelstundengenau abgerechnet werden, damit die entstandenen Kosten für die individuell zurechenbare Leistung abgedeckt werden. Daher sind die Gebühren weiterhin als Zeitgebühr ausgestaltet. Über die Zeitgebühr kann darüber hinaus sichergestellt werden, dass erfolgte Prüfungen im Rahmen des Vorbereitungsverfahrens bei Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung berücksichtigt werden, so dass im Rahmen des Verfahrens der Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung hierfür kein Zeitaufwand entsteht und somit hierfür keine nochmalige Gebühr zu entrichten ist. Die Unter- und Obergrenze dienen der Transparenz und geben den Rahmen vor, in welchem sich die Gebühr bewegen kann. Die Obergrenze deckt die Einnahmemöglichkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes und dient daher der Transparenz und dem Schutz der Antragsteller, für die die maximale Belastung vorhersehbar ist.

Für die Erteilung oder die Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung kam es in Ausnahmefällen bei besonderer Schwierigkeit in der Vergangenheit schon zu Bearbeitungszeiten von bis zu 600 Stunden. Unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Reserve wird die Obergrenze der Gebühr für die Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung daher auf 75 000 Euro bestimmt.

Für die Erteilung oder die Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung werden im Durchschnitt 350 Stunden veranschlagt. Lediglich bei einem Unternehmen lagen die Bearbeitungszeiten für die Erteilung und für die Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung bei rund 1 000 Stunden. Es wird erwartet, dass sich in dem erwähnten Ausnahmefall der zukünftige Aufwand für eine Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung, die alle fünf Jahre erfolgen muss, reduziert, weil das Verwaltungsverfahren routinierter ablaufen wird. In Ori-

entierung an diesen Ausnahmefall wird deshalb die Obergrenze auf 100 000 Euro festgelegt wird.

Zu Buchstabe c (Teil I Abschnitt 7)

Zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union wurde die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung überarbeitet. Dies führte dazu, dass die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung grundlegend überarbeitet wurde und sich die Paragraphenreihenfolge geändert hat. Abschnitt 7 passt in erster Linie die Gebührentatbestände an die neue Paragraphenreihenfolge an.

Zu Gebührennummer 7.2

Der Gebührentatbestand der Bearbeitung von Vorbereitungsanträgen ist neu. Nach Artikel 4 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 22 ff. der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 kann der Antragsteller vor der Beantragung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen oder einer Typgenehmigung ein Vorbereitungsverfahren beantragen. Im Rahmen des Vorbereitungsverfahrens werden die beantragten Teilaspekte in voller Tiefe geprüft. Alle Aspekte, die bereits im Vorbereitungsverfahren geprüft werden, „entlasten“ damit das spätere eigentliche Verfahren auf Erteilung einer Genehmigung. Durch die Abrechnung beider Gebührentatbestände nach Zeitaufwand ist sichergestellt, dass eine gerechte Gebührenerhebung erfolgt, unabhängig davon, welche Anteile der fachlichen Prüfung letztlich im Rahmen des Vorbereitungsverfahrens und welche im Verfahren auf Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder einer Typgenehmigung geprüft werden.

Zu Gebührennummer 7.3

Als neuer Gebührentatbestand wurde die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen aufgenommen. Bislang wurde die Genehmigung als Inbetriebnahmegenehmigung erteilt. Der entsprechende Gebührentatbestand war im bisherigen 7.6 enthalten. Von der Gebührennummer 7.3 sind alle Fahrzeugzulassungen im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes erfasst, auch die bei denen die Fahrzeuge nicht in den Anwendungsbereich einer TSI fallen. Einer besonderen Ausweisung der verschiedenen Genehmigungstatbestände bedarf es nicht, da von Artikel 46 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 sämtliche Genehmigungstatbestände erfasst werden. Es handelte sich um eine Gebühr nach Zeitaufwand. Bei dem neuen Gebührentatbestand handelt es sich ebenfalls um eine Gebühr nach Zeitaufwand. Der Stundensatz beträgt nach § 2 Absatz 2 Satz 2 der Bundeseisenbahngebührenverordnung 120 Euro. Ist Genehmigungsstelle die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, so werden die Gebühren nach der Verordnung (EU) 2018/764 über die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen erhoben. Die Höhe der Gebühren setzt sich wie folgt zusammen: Der Aufwand der Bearbeitung des Antrags durch das Personal der Agentur und externe Sachverständige in Stunden, multipliziert mit dem Stundensatz der Agentur und entsprechende Kosten der nationalen Sicherheitsbehörden für die Bearbeitung des nationalen Teils des Antrags. Der Stundensatz der Agentur beträgt 130 Euro.

Zu Gebührennummer 7.4

Neu eingefügt wurde der Gebührentatbestand Nummer 7.4 über die Überwachung von Fahrzeugen. Die Rechtsgrundlage dieses Gebührentatbestandes ist § 13 Absatz 1 oder Absatz 4 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung, der eine Konkretisierung des § 5 Absatz 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes darstellt, für den es auch Gebührentatbestände gibt.

Zu Gebührennummer 7.11

Neu eingefügt ist der Gebührentatbestand der Nummer 7.11. Hierdurch ist klargestellt, dass es sich um eine selbstständige abrechenbare individuell zurechenbare öffentliche Leistung handelt.

Zu den Gebührennummern 7.21 bis 7.24 und 7.26

Ab dem 16. Juni 2021 wird das nationale Fahrzeugeinstellungsregister durch das europäische Fahrzeugeinstellungsregister ersetzt. Aus diesem Grund ist die Vorschrift über das europäische Fahrzeugeinstellungsregister für die Eintragung der Daten in das Fahrzeugeinstellungsregister als Rechtsgrundlage für den Gebührentatbestand zusätzlich aufgeführt.

Zu Gebührennummer 7.27

Die Gebührennummer ist neu eingefügt. Bislang war die individuell zurechenbare öffentliche Leistung nicht ausdrücklich aufgeführt. Die aktuellen Erfahrungen mit den Daten für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen lassen derzeit noch keinen pauschalen Wert ermitteln.

Zu den bisherigen Gebührennummern 7.13 bis 7.18

Die Gebührentatbestände der bisherigen Nummern 7.13 bis 7.18 sind weggefallen. Die Genehmigung einer Fahrzeugserie, einer Fahrzeugvariante, einer Fahrzeugserie für eine Fahrzeugvariante, eines Fahrzeugtyps, weiterer Fahrzeuge eines zugelassenen Fahrzeugtyps und die Genehmigung einer örtlich und zeitlich beschränkten Inbetriebnahme von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung gibt es nämlich in der neuen Fassung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung nicht mehr.

Zu Nummer 2 (Teil IV)

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union hat Eisenbahn-Cert die Aufgabe einer bestimmten Stelle zugewiesen bekommen. Da es hoheitlich tätig wird, soll Eisenbahn-Cert Gebühren für seine Tätigkeiten als bestimmte Stelle erheben können. Teil IV Nummer 1 enthält den entsprechenden Gebührentatbestand.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Zu Absatz 1

Artikel 33 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 57 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 sehen eine Frist zur Umsetzung der Richtlinien zum 16. Juni 2019 vor, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 33 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 57 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 um ein Jahr verlängern können. Die Bundesrepublik Deutschland hat von der Verlängerungsoption Gebrauch gemacht, so dass die Mantelverordnung vorbehaltlich des Absatzes 2 am 16. Juni 2020 in Kraft tritt. Satz 2 regelt das Außerkrafttreten der bisherigen Eisenbahnsicherheitsverordnung.

Zu Absatz 2

Die Vorschriften über die Konformitätsbewertungsstellen sollen vor dem 16. Juni 2020 in Kraft treten, nämlich am Tag nach der Verkündung. Es ist erforderlich, dass die Vorschriften über die benannten Stellen bereits vor dem 16. Juni 2020 in Kraft sind, damit ein nahtloser Übergang der Tätigkeiten der benannten Stellen vom Regime der Richtlinie 2008/57/EG auf das neue Regime der Richtlinie (EU) 2016/797 gewährleistet ist und eine Aktualisierung des IT-Systems „New Approach Notified and Designated Organisations“ (NANDO) rechtzeitig erfolgen kann. Nach Artikel 58 der Richtlinie (EU) 2016/797 wird

nämlich die Richtlinie 2008/57/EG zum 16. Juni 2020 aufgehoben. Die Notifizierungen der benannten Stellen nach der Richtlinie 2008/57/EG werden dann automatisch zum 16. Juni 2020 auslaufen. Diese benannten Stellen dürfen dann nicht mehr tätig werden. Deshalb ist es wichtig, dass benannte Stellen vor dem 16. Juni 2020 nach der neuen Richtlinie (EU) 2016/797 notifiziert werden.

Anlage zur Begründung

I. Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798

Art./Anhang	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Anhang	Abs.	Satz	Nr.
1			AEG	1	1		
2			AEG	1 2b, 7a, 7c	2		
			ESiV	1			
3			AEG	2			
			ESiV	2			
4	1, 2		Umsetzung nicht erforderlich				
	3, 4		ESiV	20			
				DV Nr. 402/2013 Del. V 2018/762 AEG	4a	2	
	5		ESiV	21			
	6		ESiV	22			
5			ESiV	24	2		1
6 - 7			Umsetzung nicht erforderlich				
8			ESiV	3			
9	1 - 5		AEG	4	4		1 1
			ESiV	4 14			
	6		ESiV	23			
	7		Umsetzung nicht erforderlich				
10	1		AEG	7a	1		
			ESiV	4			
	2		ESiV	4			
			DV 2018/763	I			
3			ESiV	4, 6			
			DV 2018/763	4			

Art./Anhang	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Anhang	Abs.	Satz	Nr.	
				7	1 und 2			
	4		DV 2018/763	6	3 bis 7			
	5	1	ESiV	5	2			
		2	DV 2018/763	6; II	1			
			ESiV	5	4			
		3	AEG	5a	4, 5, 8b			
	DV 2018/763		6	5				
	4		DV 2018/763	11				
	6		DV 2018/763	6 11	2, 4			
	7		ESiV	5	4	2		
	8		ESiV	5 7 6	2 2 1, 2, 4	2		
			DV 2018/763	3	11			
			AEG	5a	4 und 5			
	9 - 10		Umsetzung nicht erforderlich					
	11		ESiV	4				
	12		VwVfG	39				
			ESiV	8				
			DVO 2018/763	14				
	13		ESiV	6 9	1 1	2		
			DVO 2018/763	8				
	14		ESiV	7 5	1 3			
	15		ESiV	9	2			
	16	1-3	Umsetzung nicht erforderlich					
	16	4	ESiV	13				
11			Umsetzung nicht erforderlich					

Art./Anhang	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Anhang	Abs.	Satz	Nr.
12	1	1	AEG	7c			
		2	ESiV	14			
		3		15	3		
	2			15 16	1 3, 4		
	3			16	1		
	4			17			
	5		Umsetzung nicht erforderlich				
13			AEG	7e			
14	1		AEG	4a	1		
	2	1	AEG	4a	2		
	2	2	AEG	4a	3	1 und 2	I. 2, 3, 8
			ESiV DV 2019/779	19 II			
	3 - 5		AEG DV 2019/779	4a 5 7g	3 1d	3 1 - 3	3
6 - 8		Umsetzung nicht erforderlich					
15	1 und 2		AEG	7g	2a		
	3		ESiV	24	2		5
16	1		BEVVG	3 2	1a		
	2, 3		AEG	5	1e		
17	1		AEG Del. V 2018/761	5	1e		4
	2 und 3		ESiV V 2018/763	9 I II			3.1 8

Art./Anhang	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Anhang	Abs.	Satz	Nr.
	4		AEG	5a	1 und 2		
	5		ESiV	10, 11			
	6		AEG	5a	2		
			ESiV	11, 12			
	7		AEG	5a 5	1 1e	1	4
			ESiV	16	4		
	8		Del. V 2018/762	I, II	5.3		
	9		AEG		5a	2a	
10		5a			2	1	
11 - 13		DV (EU) 2018/763	11	4			
		Del. V (EU) 2018/761	5				
18	1		VwVfG	10 25 28, 29, 39	2 2		
			DV 2018/763	6	3		
			ESiV	16	1		
	2		AEG	5a	4, 5, 8b		
3		VwGO	74				
4		Umsetzung nicht erforderlich					
19			ESiV	24			
20	1		AEG	5b	1		
			EUV	2	1 2	1 1	
	2 + 3		AEG	5b	1		1, 2
			BEVVG	7	2		
		EUV	2	2	2 + 3		
4		EUV	2	1	2		
21	1		BEVVG	6			

Art./Anhang	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Anhang	Abs.	Satz	Nr.
	2		AEG	5b	3		10
			BEVVG	7	2		
	3		Umsetzung nicht erforderlich				
22	4		AEG	5b	2		
	1, 2		BEVVG	6			
			AEG	5b	2		
	3		EUV	2	2 3, 4	3	
	4 - 6		Umsetzung nicht erforderlich				
23	7		BEVVG	7	2		7, 8
	1		BEVVG	7	2		9
			EUV	3	1		
	2		BEVVG	6			
	3		EUV	5	4		
4		AEG	5b	5	1		
		VwVfG	10		2		
24	1		BEVVG	7	2		3
			EUV	5	2		
	2		EUV	5	5		
	3		BEVVG	7	2		6
		EUV	7	1			
25	1		BEVVG	7	2		4
			EUV	3	2		
	2		BEVVG	7	2		4
		EUV	5 7	5 2	1		
26	1		EUV	2	1	2	
	2, 3		EUV	6			

Art./Anhang	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Anhang	Abs.	Satz	Nr.
			BEVVG	7	2		5
27 - 29			Umsetzung nicht erforderlich				
30			AEG	28	1		2, 2a, 2d
			ESiV	25			
			EUV	8			
31	1		Umsetzung nicht erforderlich				
	3	1					
	2		AEG	38	5c		
	3	2					
32 - 36			Umsetzung nicht erforderlich				
I			ESiV	24	2		1
II				3			
III			AEG	4a	3	3	

II. Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.
1	1		EIGV	1	1 + 2		
	2		Umsetzung nicht erforderlich				
	3 + 4		AEG	1	2		
			EIGV	2b	1	3 + 4	
	5		EIGV	11	3		
2			EIGV	2			
3				3			
4	1		Umsetzung nicht erforderlich				
	2		EIGV	11 16	1 1		
	3 - 8		Umsetzung nicht erforderlich				

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.
5 - 6			Umsetzung nicht erforderlich				
7	1		EIGV	5			
	2 - 4, 6			5a			
	5, 7 - 8		Umsetzung nicht erforderlich				
8 - 10	1, 3		EIGV	24			
10	2			33	1	1	1
	4	1		24	2	2	
		2			5		
	5			25a	1, 2		
11	1			25			
	2, 3		Umsetzung nicht erforderlich				
	4		EIGV	25a 28	3 3		
12				11 16, 17	1		
13	1		EIGV	16, 17			
			DV 2018/545	46	2		
	2		EIGV	7	2	1	
14				7			
15	1, 2		EIGV	16 33 34	1 1 1	3	1
				DV (EU) 2018/545	28		
	3		EIGV	33	1		
	4		EIGV	16	1	3 4	1
	5			20 30	1		
	6, 7			33	2		
	8			16	1	3	1b

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.	
				34	1	1		
	9		Umsetzung nicht erforderlich					
16			EIGV	19	3, 4, 5			
			DV (EU) 2018/545	42				
17			EIGV	24	1			
18	1		EIGV	9 16	2 1	1		
	2			10	1, 2	2		
	3			Umsetzung nicht erforderlich				
	4			18	1			
	5			19	1, 2			
	6			21, 9	22 4	1		
	7	1		VwVfG	39			
		2, 3		VwGO	70			
		4		EIGV	19	7		
		5		VwGO	40, 42			
19	1, 2		Umsetzung nicht erforderlich					
	3 - 6		EIGV	16	2			
20	1			6				
	2			16 30	1 1	3	1	
21	1		EIGV	9 10	1 2	1		
	2			DV (EU) 2018/545	30 13	1 2		
	3	1		28, 29, 13				
		2	EIGV	11	2			
		3		15				
		4		DV (EU) 2018/545	34	2		

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.	
	5		EIGV DV (EU) 2018/545	10 38, 39, 40, 42	2	1		
	6		DV (EU) 2018/545	34, 46				
	7		DV (EU) 2018/545	43, 44				
	8		DV (EU) 2018/545 EIGV	39, 32, 34, 45 10 11	1, 2 4			
	9		Umsetzung nicht erforderlich					
	10		DV (EU) 2018/545	49				
	11		DV (EU) 2018/545 V (EU) 2016/796 VwGO	46 51 58, 59 40, 42	4, 8			
	12		EIGV	9	3			
	13		DV (EU) 2018/545	30	2			
	14 - 17		Umsetzung nicht erforderlich					
22	1		EIGV	39	2			
	2			38	2	2		
	3			38	2	1		
23	1			29a				
	2			15				
24	1			DV (EU) 2018/545	10 11	1, 2 2		
	2		14		3			
	3		Umsetzung nicht erforderlich					
	4		Umsetzung nicht erforderlich					
	5		21, 28					
	6		Umsetzung nicht erforderlich					

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.
	7		EIGV	40			
25				12			
26	1				29	1, 2	
	2			13	1, 2		
	3	1		13	4		
		2	DV (EU) 2018/545	53	1		
	4				2		
	5				3		
	6				4		
	7	1		54			
		2 ff.	EIGV	14	3		
	8				1, 2		
9		13			3		
27			Umsetzung nicht erforderlich				
28			BEVVG	2	1		
29		1	EIGV	35b	2		
		2	Umsetzung nicht erforderlich				
30	1 - 4		EIGV	35	2		
	5			37c	1		
	6, 7			37d			
31			35	2		8	
32	1			35	2		2
	2			37c	2		
33				35	2		
34				37			
35			Umsetzung nicht erforderlich				
36			EIGV	35a 35c	1, 2 1		

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.
37	1			35	2		
	2, 4, 6			35b	1		
	3			35a	3		
	5			35a	4		
38			Umsetzung nicht erforderlich				
39			EIGV	36			
40	1, 3, 4		Umsetzung nicht erforderlich				
	2		EIGV	35b	3		
41	1			33	1	1, 2	
	2			33 34	1 1	3 3	
	3 - 5			37a			
42				37b			
43			Umsetzung nicht erforderlich				
44	1						
	2		EIGV	37d	1		
45	1		EIGV	35 37	2 5	2	
	2			34 37a	1	3	
	3			37b	1	2	
46	1, 3			39			
	2, 4		Umsetzung nicht erforderlich				
47			EIGV	38, 38a			
	2, 5		Umsetzung nicht erforderlich				
48			EIGV	40			
49				29	3		
50, 51, 53			Umsetzung nicht erforderlich				

Art.	Abs.	Satz	Rechtsakt	§/Art.	Abs.	Satz	Nr.
52			RL (EU) 2016/797 DVO (EU) 2019/250 VwVfG	IV 37, 39			
54	1, 2		Umsetzung nicht erforderlich				
	3		EIGV	42	2		
	4		Umsetzung nicht erforderlich				
55	1, 2, 3		Umsetzung nicht erforderlich				
	4, 5		EIGV	42	3		
56 - 60			Umsetzung nicht erforderlich				
I							
II			EIGV	2			22
III		3					
IV				16	1	3	1
				24	1		
			33				
			34	1			
			37c	3			

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR-G**Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union (NKR-Nr. 5023, BMVI)**

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	3,4 Mio. Euro
<i>davon aus Informationspflichten:</i>	<i>234.000 Euro</i>
Verwaltung (Bund)	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	716.000 Euro
Weitere Kosten	Der Wirtschaft entstehen Weitere Kosten durch Gebühren von jährlich insgesamt 2,2 Mio. Euro.
Umsetzung von EU-Recht	Die Richtlinien (EU) 2016/798 und (EU) 2016/797 werden mit der Verordnung umgesetzt. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Nach dem Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union (NKR-Nr. 4846) soll nun in einem zweiten Schritt die Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 durch eine Mantelverordnung erfolgen. Die Mantelverordnung sieht eine Neufassung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und eine Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung vor. Außerdem wird mit dem Regelungsvorhaben die Bundeseisenbahngebührenverordnung geändert.

II.1. Erfüllungsaufwand

Für **Bürgerinnen** und **Bürger** entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Mit einer Serienzulassung konnte der Inhaber der Serienzulassung bisher Übereinstimmungserklärungen abgeben. Der Halter eines Fahrzeugs durfte auf Basis dieser Übereinstimmungserklärungen Fahrzeuge ohne weitere behördliche Genehmigung in Betrieb nehmen. Im Jahr 2018 wurden auf Basis von Genehmigungen einer Fahrzeugserie 3.000 Fahrzeuge in Betrieb genommen (Neu- und Umbau). Fahrzeuge, die mit einem Typen übereinstimmen, dürfen ohne behördliche Genehmigung zukünftig nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Vielmehr ist nun für jährlich rund 3.000 Fälle jeweils eine eigene Zulassung zu beantragen. Das Ressort schätzt, dass für die Vorbereitung des Antrags, die Antragstellung und für eventuelle Nachfragen abzüglich des Aufwands für die Vorbereitung und Erstellung der Übereinstimmungserklärung sich der Mehraufwand auf 2,5 Stunden pro Fall beläuft. Das Ressort hat dafür zutreffend einen Standardlohnkostensatz von 27,50 Euro pro Stunde angesetzt. Daraus ergibt sich insgesamt ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von jährlich 206.250 Euro.

Für den Zeitraum der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen wird es zu anfänglichen Stillstandszeiten für Fahrzeuge kommen. Pro Fahrzeug und Tag belaufen sich die Kosten nach Schätzung des Ressorts auf rund 2.000 Euro. Davon werden etwa 400 Fahrzeuge betroffen sein. Es wird davon ausgegangen, dass die Genehmigungsstelle anfänglich durchschnittlich vier Tage für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen benötigt. Daraus entsteht für die Wirtschaft ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 3,2 Mio. Euro (2.000 Euro x 400 Fahrzeuge x 4 Tage = 3,2 Mio. Euro). Diese Stillstandskosten werden sich mit der Zeit reduzieren, weil das Verwaltungsverfahren routinierter und dadurch kürzer werden wird.

Sicherheitsrisiken im Eisenbahnbetrieb aufgrund von Mängeln an der Bauweise oder an der technischen Ausrüstung der strukturellen Teilsysteme müssen gemeldet werden, wenn die Betroffenen davon Kenntnis erlangen. Das betrifft insbesondere Halter von Eisenbahnfahrzeugen, für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle am Eisenbahnbetrieb Beteiligten, die die Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, wie etwa Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer oder andere Betroffene. Je nach Art und Ausmaß kann die Meldung eines entdeckten Mangels an andere Betroffene unterschiedliche Zeit beanspruchen. Das Ressort geht davon aus, dass von der Entdeckung bis zur Meldung im Durchschnitt mehrere unternehmensinterne Instanzen beteiligt sind. Die Meldung und Weitermeldung selbst werden nur wenig Zeit

beanspruchen. Das Ressort hat die Fälle der letzten Jahre ausgewertet und schätzt, dass jährlich 2.000 Fälle zu melden sind. Es geht nachvollziehbar davon aus, dass dafür jährlich ein Erfüllungsaufwand von 27.500 Euro entsteht. Es handelt sich dabei um eine Informationspflicht.

Verwaltung

Dem Eisenbahnbundesamt entsteht zusätzlicher Aufwand insbesondere für die Erteilung von Fahrzeugzulassungen in Bezug auf Neubauten und in Bezug auf Umbauten. Diese Genehmigungsfälle erfordern nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 gegenüber den bisherigen Prüfungen eine größere Prüftiefe einer größeren Anzahl von Dokumenten. Außerdem entsteht durch die Abschaffung der Serienzulassung weiterer Mehraufwand. Fahrzeuge, die mit einem Typen übereinstimmen, dürfen ohne behördlichen Akt zukünftig nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Vielmehr ist nun jeweils ein behördlicher Akt für rund 3.000 Fälle jährlich erforderlich. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich dadurch auf 6,9 Stellen im gehobenen Dienst (478.650 Euro) und 4,7 Stellen im mittleren Dienst (237.750 Euro). Es entsteht damit zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 716.000 Euro jährlich.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand der Verwaltung nachvollziehbar und transparent dargestellt.

II.2. Weitere Kosten

Der Wirtschaft entstehen Weitere Kosten durch Gebühren von jährlich insgesamt 2,2 Mio. Euro. Die Gebühren fallen insbesondere für Tatbestände nach der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung an. Das Ressort rechnet unter anderem mit Gebühren von rund 247.680 Euro für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und in Höhe von 696.000 Euro für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen. Weitere 900.000 Euro Gebühren werden für die Erteilung von rund 3.000 Genehmigungen entstehen, weil die Möglichkeit der Serienzulassung entfallen ist.

II.3. Umsetzung von EU-Recht

Die Richtlinien (EU) 2016/798 und (EU) 2016/797 werden mit der Verordnung umgesetzt. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatlerin