

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 16/2703, 16/3037 –**

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem

Die „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)“ bedarf der Umsetzung in deutsches Recht.

B. Lösung

Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung mit Regelungen hinsichtlich der Zuständigkeit des Bundes für die Wahrnehmung der Aufgaben der Sicherheitsbehörde, hinsichtlich der Einrichtung eines Beirates für Sicherheitsfragen, hinsichtlich der Einrichtung einer Untersuchungsstelle, hinsichtlich der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen, hinsichtlich der Sicherheitsgenehmigung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und hinsichtlich des Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksachen 16/2703, 16/3037 in der aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Berlin, den 31. Januar 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Winfried Hermann
Berichtersteller

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften
– Drucksachen 16/2703/, 16/3037 –
mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(15. Ausschuss)

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften¹

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Artikel 1

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch *das Gesetz* vom ... (BGBl. I S. ...) wird wie folgt geändert:

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch **Artikel 1 des Gesetzes** vom **13. Dezember 2006** (BGBl. I S. **2919**) wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 1f wird durch folgende Absätze ersetzt:

„(1f) Dem Bund obliegt

1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem *und deren Überwachung*;

1. **Dem § 2 werden die folgenden Absätze 8 und 9 angefügt:**

„(8) Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren.

(9) Regionalbahnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsleistungen auf Netzen des Regionalverkehrs erbringen, auch soweit sie über diese Netze hinaus bis in den Übergangsbahnhof außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs verkehren.“

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) **Absatz 1e wird durch folgende Absätze 1e bis 1h ersetzt:**

„(1e) Dem Bund obliegt **für regelspurige Eisenbahnen**

1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem;

¹ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16).

Entwurf

2. die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
3. *die Überwachung der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der öffentlichen Eisenbahnen;*
4. die Genehmigung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung deren Tätigkeit;
5. die Eisenbahnaufsicht
 - a) *in den Fällen der Nummern 1 bis 4;*
 - b) *über die betriebliche Tätigkeit der öffentlichen Eisenbahnen;*
 - c) über das Herstellen und das Inverkehrbringen von Teilen von Teilsystemen, die Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem sind;
6. die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist.

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr.

(1g) Dem Bund obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb. Der Bund nimmt *diese* Aufgabe durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Untersuchungsbehörde wahr, soweit

1. es sich um einen schweren Unfall im Sinne des Artikels 3 Buchstabe 1 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) handelt oder
2. hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein anderes als in Nummer 1 genanntes gefährli-

Beschlüsse des 15. Ausschusses

2. die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
3. die Genehmigung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung **von** deren Tätigkeit;
4. die Eisenbahnaufsicht, **ausgenommen die Überwachung der Beachtung der Vorschriften der §§ 8 bis 13, über nichtbundeseigene Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen;**
5. **die Eisenbahnaufsicht** über das Herstellen und das Inverkehrbringen von Teilen von Teilsystemen, die Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem sind;
6. **die Überwachung der von öffentlichen Eisenbahnen festgelegten Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn gelten, mit Ausnahme der Regeln von Betreibern von Regionalbahnen und Netzen des Regionalverkehrs;**
7. die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist.

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr.

(1f) Dem Bund obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb **auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen**. Der Bund nimmt **die Aufgabe nach Satz 1** durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Untersuchungsbehörde wahr, soweit

1. es sich um einen schweren Unfall im Sinne des Artikels 3 Buchstabe 1 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) handelt oder
2. hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein anderes als in Nummer 1 genanntes gefährli-

Entwurf

ches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

In den übrigen Fällen nimmt das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe nach Satz 1 als Untersuchungsbehörde wahr. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann im einzelnen Fall jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Falle der Beauftragung nach Satz 4

1. hat das Eisenbahn-Bundesamt die Befugnisse der Untersuchungsbehörde, soweit diese zur Durchführung der beauftragten Untersuchungshandlungen erforderlich sind, und
2. *unterstehen die* zuständigen Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes unmittelbar den Anordnungen des für die Untersuchung zuständigen Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, soweit die Anordnungen nicht die dienstliche Stellung der Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes betreffen.

Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder der Nichteinleitung, des Inhalts und des Umfangs einer Unfalluntersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder von Sicherheitsempfehlungen dürfen, vorbehaltlich des Satzes 5 Nr. 2, den mit der Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb betrauten Personen nicht erteilt werden; gleichwohl erteilte Weisungen dürfen nicht befolgt werden. Die Aufgaben und die Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben im Übrigen unberührt.“

2. § 5a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Nr. 1 werden nach den Wörtern „Haltern von Eisenbahnfahrzeugen,“ die Wörter „Betreibern

Beschlüsse des 15. Ausschusses

ches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

In den übrigen Fällen nimmt das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe nach Satz 1 als Untersuchungsbehörde wahr. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann im einzelnen Fall jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Falle der Beauftragung nach Satz 4 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Befugnisse der Untersuchungsbehörde, soweit diese zur Durchführung der beauftragten Untersuchungshandlungen erforderlich sind.

(1g) Die für die Unfalluntersuchung zuständigen Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes unterstehen bei der Unfalluntersuchung ausschließlich und unmittelbar den Anordnungen des für die Untersuchung zuständigen Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, soweit die Anordnungen nicht die dienstliche Stellung der Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes betreffen.

(1h) Die Aufgaben und die Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben im Übrigen unberührt.“

- b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das auch über den außerhalb des Netzes des Regionalverkehrs liegenden Übergangsbahnhof hinaus Schienenpersonennahverkehr bis in die nächste Stadt mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 betreibt, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Anhörung der beteiligten Länder im Einzelfall anordnen, dass auf dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bestimmungen anzuwenden sind, die für Regionalbahnen gelten, soweit

1. dafür ein besonderes regionales Bedürfnis besteht,
2. das Eisenbahnverkehrsunternehmen die notwendige Befähigung nachgewiesen hat und
3. die Einheitlichkeit der Eisenbahnaufsicht nicht gefährdet wird.

Die Anordnung ist dem Antragsteller und den beteiligten Ländern bekannt zu geben. Sie ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.“

3. § 5a wird wie folgt geändert:

- a) unverändert

Entwurf

von Schulungseinrichtungen im Sinne des § 7d,“ eingefügt.

- b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „§ 5 Abs. 1a, 1b und 2“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1a, 1b, 1f, 1g und 2“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 6 werden folgende Absätze eingefügt:

„(6a) Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Ermittlung des Sachverhaltes im Verwaltungsverfahren gelten für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb entsprechend. Die Untersuchungsbehörde ist befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet; Absatz 5 Satz 3 gilt entsprechend.

(6b) Die für die Einleitung und Durchführung eines Strafverfahrens zuständigen Stellen haben der Untersuchungsbehörde auf deren Ersuchen Zugang zu den Inhalten von Straf- und Todesermittlungsverfahren zu gewähren, soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben der Untersuchungsbehörde erforderlich ist und Zwecke des Strafverfahrens oder besondere bundesgesetzliche oder entsprechende landesgesetzliche Verwendungsregelungen nicht entgegenstehen.“

3. § 6 Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Antragsteller kann jedes Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland sein.“

Beschlüsse des 15. Ausschusses

- b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „§ 5 Abs. 1a, 1b und 2“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1a, 1b, 1e, 1f und 2“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Ermittlung des Sachverhaltes im Verwaltungsverfahren gelten für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb entsprechend. **Die für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständigen Behörden sind** befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet; Absatz 5 Satz 3 sowie § 65 Abs. 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten entsprechend.“

(6b) entfällt

4. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Keiner Genehmigung bedürfen

1. nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr erbringen und ausschließlich Eisenbahninfrastrukturen benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen,
2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich Eisenbahninfrastrukturen benutzen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen,
3. nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
4. öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Betreiben von Serviceeinrichtungen einschließlich der Schienenwege und der Steuerungs- und Sicherungssysteme in Serviceeinrichtungen sowie für die mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen; Satz 1 Nr. 3 bleibt unberührt.“

- b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Antragsteller kann jedes Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland sein.“

Entwurf

4. § 7a wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 7a

Sicherheitsbescheinigung und nationale Bescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

(1) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehaltlich des Absatzes 4 nicht am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Satz 1 gilt nicht für *Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Schienennetze ohne planmäßigen Übergang von Fahrzeugen nach dem vorgesehenen Betriebsprogramm in oder aus anderen Schienennetzen benutzen, soweit sie nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr oder im Stadtverkehr oder Vorortverkehr genutzt werden.*

(2) Die Sicherheitsbescheinigung ist für nach Art und räumliche Ausdehnung festgelegte Eisenbahnverkehrsleistungen auf schriftlichen Antrag für die betreffenden Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis erbringt, dass es

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 14 ergänzende Anforderungen ergeben, und
2. die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienenwegen erfüllt.

(3) Die Anforderungen an die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems gelten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als erfüllt, die einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, soweit es sich nicht um Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ein gesonderter Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 2 Nr. 1 ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesen Fällen nicht erforderlich.

(4) Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG für gleichartige Eisenbahnverkehrsleistungen erteilte Sicherheitsbescheinigung verfügt, darf es im Inland nur mit einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Diese Bescheinigung ist auf Antrag für die betreffenden Schienennetze oder die Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen bei

1. Vorlage einer Darstellung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnverkehrsunternehmens,

Beschlüsse des 15. Ausschusses

5. § 7a wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 7a

Sicherheitsbescheinigung und nationale Bescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

(1) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehaltlich des Absatzes 4 nicht am **regelspurigen** öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Satz 1 gilt nicht für **Regionalbahnen, die nur im Inland verkehren.**

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

Entwurf

2. Vorlage der nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Bescheinigung und
3. Nachweis, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die besonderen Anforderungen für den sicheren Betrieb auf dem betreffenden Schienennetz oder den in Frage kommenden Schienenwegen erfüllt.

(5) Soweit ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland eine Sicherheitsbescheinigung beantragt, ergeht die Entscheidung nach Anhörung der für die Genehmigung nach § 6 zuständigen Behörde des Landes.

(6) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen. Stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Frist Mängel der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Gibt die Behörde dem Antragsteller Gelegenheit, Mängeln der vorgelegten Unterlagen abzuwenden, so ist die Frist nach Satz 1 bis zur Behebung der Mängel *bis zum Ablauf der zu ihrer Behebung von der zuständigen Behörde gesetzten Frist* gehemmt.

(7) Die Sicherheitsbescheinigung nach Absatz 1 und die nationale Bescheinigung nach Absatz 4 gelten, vorbehaltlich des Satzes 3, jeweils für fünf Jahre. Soweit ihre Verlängerung bis spätestens sechs Monate vor Ablauf der Geltungsdauer beantragt wird, gilt die jeweilige Bescheinigung bis zur Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Verlängerungsantrag als weiterhin erteilt. Die Gültigkeit einer nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 endet in jedem Fall mit Ablauf der Gültigkeit der von der Sicherheitsbehörde des anderen Mitgliedstaates erteilten Bescheinigung im Sinne des Absatzes 4 Satz 1.

(8) Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung nach Absatz 1 oder der nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 hat sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Bescheinigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben.

§ 7b

Änderungen, Rücknahme und Widerruf
der Sicherheitsbescheinigung und
nationalen Bescheinigung

(1) Im Falle wesentlicher Änderungen der der Erteilung einer Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 zugrunde liegenden Verhältnisse hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen unverzüglich die Änderung der erteilten Sicherheitsbescheinigung oder der nationalen Bescheinigung zu beantragen.

(2) Eine Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 kann im Falle wesentlicher Änderungen von Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit ganz oder teilweise geändert oder widerrufen werden.

(3) Eine Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 kann ganz oder teilweise widerrufen werden, soweit die in ihr enthaltenen Auflagen nicht erfüllt werden oder die Be-

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(5) unverändert

(6) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen. Stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Frist Mängel der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Gibt die Behörde dem Antragsteller Gelegenheit, Mängeln der vorgelegten Unterlagen abzuwenden, so ist die Frist nach Satz 1 bis zur Behebung der Mängel gehemmt.

(7) unverändert

(8) unverändert

§ 7b

unverändert

Entwurf

scheinigung nicht in der vorgeschriebenen Weise genutzt wird. Satz 1 gilt auch, wenn eine Bescheinigung nicht vor Ablauf eines Jahres nach ihrer Ausstellung genutzt wird.

(4) Im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über die Aufhebung von Verwaltungsakten unberührt.

§ 7c

Sicherheitsgenehmigung

(1) Ohne *eine* Sicherheitsgenehmigung dürfen *Betreiber der Schienenwege, Hafengebäuden, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie von Rangierbahnhöfen* keine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Satz 1 gilt nicht für

1. *Schiennetze ohne planmäßigen Übergang von Fahrzeugen nach dem vorgesehenen Betriebsprogramm in oder aus anderen Schiennetzen, soweit sie nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr oder im Stadtverkehr oder Vorortverkehr genutzt werden;*
2. *Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden.*

(2) Die Sicherheitsgenehmigung ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 14 ergänzende Anforderungen ergeben, und
2. die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Schienenwege einschließlich der Steuerungs- und Sicherungssysteme erfüllt.

(3) Der Inhaber der Sicherheitsgenehmigung hat sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben.

(4) § 7a Abs. 3 und 5 bis 7 sowie § 7b gelten entsprechend.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 7c

Sicherheitsgenehmigung

(1) Ohne Sicherheitsgenehmigung dürfen **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** keine **regelspurige** öffentliche Eisenbahninfrastruktur **mit Ausnahme von Serviceeinrichtungen oder Netzen des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben**, betreiben.

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

§ 7d

Genehmigung von Schulungseinrichtungen

(1) Wer **Einrichtungen** betreibt, in denen dem **Fahr- und Zugbegleitpersonal** oder sonstigem, mit **sicherheitsrelevanten Aufgaben** betrautem Personal von **Eisenbahnverkehrsunternehmen** die erforderlichen **Streckenkenntnisse** über Strecken, die nur mit einer **Sicherheitsgenehmigung** betrieben werden dürfen, die erforderlichen **Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren**, einschließlich der **Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung**, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden **Notfallverfahren** durch **Schulungen** vermittelt werden, bedarf der **Genehmigung**.

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(2) Die Genehmigung wird auf Antrag von der Sicherheitsbehörde erteilt, wenn

1. der Antragsteller über die personellen und sächlichen Voraussetzungen für die Vermittlung der Kenntnisse verfügt,
2. im angemessenen Verhältnis zur Zahl der Teilnehmer ausreichendes Lehrpersonal beschäftigt wird,
3. geeignete Schulungsräume sowie Lehrmittel vorhanden sind,
4. eine fortlaufende Weiterbildung des Lehrpersonals nachgewiesen wird und
5. keine Tatsachen vorliegen, die gegen die persönliche Zuverlässigkeit des Antragstellers oder, im Falle einer juristischen Person, der zu seiner gesetzlichen Vertretung berufenen Personen sprechen.

(3) Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Aufhebung von Verwaltungsakten unberührt.

(4) Öffentliche Eisenbahnen, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist oder die einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, bedürfen keiner Genehmigung nach Absatz 1.

§ 7d

Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, dem Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Streckenkenntnisse und die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren durch Schulungen zu vermitteln, soweit Schulungen nicht durch Dritte angeboten werden.

(2) Wer Schulungen im Sinne des Absatzes 1 durchführt, ist verpflichtet,

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen wollen, nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungsmöglichkeiten zu gewähren und Bescheinigungen über die Schulungen auszustellen, soweit derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung vorgeschrieben sind;
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht diskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren.

(3) Für die Schulungen kann ein angemessenes Entgelt verlangt werden.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren gegenwärtigen und früheren Mitarbeitern auf Ver-

§ 7e

unverändert

Entwurf

langen die dort erworbenen Qualifikationen, Erfahrungen sowie Teilnahme an Schulungen zu bescheinigen.

§ 7e

Aufnahme des Betriebes

(1) Eine Eisenbahn, die *den Betrieb erstmalig aufnimmt*, bedarf der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind.

(2) Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrags eine von dem Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht.

(3) Wesentliche Änderungen des nach Absatz 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit berühren, sind der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.“

5. § 14 Abs. 7 bis 9 wird aufgehoben.

6. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird durch folgende Nummern ersetzt:

„1. über die Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neusten Erkenntnissen der Technik oder nach internationalen Abmachungen; dabei können insbesondere geregelt werden:

- a) das Erfordernis von Genehmigungen oder Anzeigen,
- b) Regelungen über Verbote oder Beschränkungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben oder deren Kennzeichnung,
- c) wiederkehrende Prüfungen,
- d) die Führung von Registern oder Nachweisen, einschließlich deren Aufbewahrung,
- e) Mitwirkungspflichten von Eisenbahnen, Herstellern einschließlich deren Bevollmächtigten, Inverkehrbringern oder Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben,

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 7f

Aufnahme des Betriebes

(1) Eine Eisenbahn, die **keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bedarf**, bedarf für

1. die Aufnahme des Betriebes,

2. die Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt,

der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind.

(2) Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrages eine von dem Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht. **Dem Antragsteller ist der Eingang des Antrags unverzüglich schriftlich zu bestätigen.**

(3) Wesentliche Änderungen des nach Absatz 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit berühren, sind der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.“

6. § 14 Abs. 7 bis 9 wird aufgehoben.

7. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) **unverändert**

Entwurf

- f) das jeweilige Verfahren, auch in Abweichung von den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren;
- 1a. über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
- 1b. über die notwendigen Vorschriften einschließlich des Verfahrens zum Schutz der Anlagen und des Betriebes der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden;“.
- bb) Die bisherigen Nummern 1a und 1b werden die neuen Nummern 1c und 1d.
- cc) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:
- „11. über Gegenstand, Inhalt und Umfang sowie das Verfahren der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb einschließlich der Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden und Organen der Europäischen Gemeinschaften; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über
- a) die Befugnisse und das Untersuchungsverfahren der zuständigen Behörde,
- b) die Mitwirkungs- und Meldepflichten von Eisenbahnen,
- c) das Melden und die Berichterstattung über die durchgeführten Untersuchungen erlassen werden;“.
- dd) In Nummer 12 wird der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt; folgende Nummern werden angefügt:
- „13. über das Verfahren für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und der nationalen Bescheinigung nach § 7a sowie der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c;
14. über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne der §§ 7a und 7c; dabei können auch Anzeigeerfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
15. über Anforderungen an die Betriebssicherheit öffentlicher Eisenbahnen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
16. über den Zugang zu Schulungseinrichtungen und die Anforderungen an Schulungen

Beschlüsse des 15. Ausschusses

- bb) unverändert
- cc) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:
- „11. über Gegenstand, Inhalt und Umfang sowie das Verfahren der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb einschließlich der Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden und Organen der Europäischen Gemeinschaften; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über
- a) die Befugnisse und das Untersuchungsverfahren der zuständigen Behörde,
- b) die Mitwirkungs- und Meldepflichten von Eisenbahnen,
- c) das Melden und die Berichterstattung über die durchgeführten Untersuchungen,
- d) den Inhalt, die Veröffentlichung und die Verbindlichkeit der Sicherheitsempfehlungen der für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständigen Behörden**
- erlassen werden;“.
- dd) In Nummer 12 wird der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt; folgende Nummern werden angefügt:
- „13. über das Verfahren für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und der nationalen Bescheinigung nach § 7a sowie der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c;
14. über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne der §§ 7a und 7c; dabei können auch Anzeigeerfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
15. über Anforderungen an die Betriebssicherheit öffentlicher Eisenbahnen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
16. über den Zugang zu Schulungseinrichtungen und die Anforderungen an Schulungen

Entwurf

und Schulungseinrichtungen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden.“

- b) In Absatz 3 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 1“ ersetzt.
- c) In Absatz 7 werden
- aa) die Angabe „Absatz 1 Nr. 1“ durch die Angabe „Absatz 1 oder 2“ und
- bb) das Wort „dienen“ durch die Wörter „oder ausschließlich der Umsetzung der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 14 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG dienen“

ersetzt.

7. § 28 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 4 wird durch folgende Regelungen ersetzt:
- „4. entgegen § 7a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnimmt,
- 4a. entgegen § 7b Abs. 1, auch in Verbindung mit § 7c Abs. 4, eine Änderung nicht oder nicht rechtzeitig beantragt,
- 4b. entgegen § 7c Abs. 1 Satz 1 eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur ohne Sicherheitsgenehmigung betreibt,
- 4c. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7e Abs. 1 Satz 1 den erstmaligen Betrieb ohne Erlaubnis aufnimmt oder entgegen § 7e Abs. 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,“.
- bb) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
- „6. einer Rechtsverordnung nach
- a) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, b oder c, Nr. 1b, 11 oder 15,

Beschlüsse des 15. Ausschusses

und Schulungseinrichtungen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;

17. **über gemeinsame Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Erreichens und des Einhaltens der Sicherheitsanforderungen;**
18. **über gemeinsame Sicherheitsziele, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen.“**

b) unverändert

c) unverändert

8. § 28 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) **Nach Nummer 1 werden folgende Nummern 2 bis 2e eingefügt:**
- „2. entgegen § 7a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnimmt,
- 2a. entgegen § 7b Abs. 1, auch in Verbindung mit § 7c Abs. 4, eine Änderung nicht oder nicht rechtzeitig beantragt,
- 2b. entgegen § 7c Abs. 1 Satz 1 eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreibt,
- 2c. **ohne Genehmigung nach § 7d Abs. 1 eine Schulungseinrichtung betreibt,**
- 2d. **als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7f Abs. 1 Satz 1 ohne Erlaubnis den Betrieb aufnimmt oder den Betrieb erweitert,**
- 2e. **als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7f Abs. 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,“.**
- bb) **Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die neuen Nummern 3 und 4.**
- cc) **Die bisherige Nummer 4 wird aufgehoben.**
- dd) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
- „6. einer Rechtsverordnung nach
- a) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, b oder c, Nr. 1b, 11 oder 15,

Entwurf

b) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe d oder e, Nr. 10, 14 oder 16 oder

c) § 26 Abs. 1 Nr. 4 oder 5 oder Abs. 2 Nr. 1 bis 3 oder 4

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.“

cc) Die Nummern 7 bis 8 werden aufgehoben.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 und 6 Buchstabe b mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.“

8. In § 29 Abs. 2 erster Halbsatz wird die Angabe „§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 7 oder 8“ durch die Angabe „§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 4a, 4b oder 6 Buchstabe c“ ersetzt.

9. Nach § 35 wird folgender § 35a eingefügt:

„§ 35a

Eisenbahnsicherheitsbeirat

Der Eisenbahnsicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde zu beraten. Er ist gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist insoweit auskunftspflichtig.“

10. Nach § 38 werden folgende Absätze eingefügt:

„(5a) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bis zum 1. November 2005 eine Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 in der bis zum ... [Einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung beantragt haben und deren Antrag noch nicht unanfechtbar beschieden ist, erhalten nach den bis zum ... [Einsetzen:

Beschlüsse des 15. Ausschusses

b) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe d oder e, Nr. 10, 14 oder 16 oder

c) § 26 Abs. 1 Nr. 4 oder 5 oder Abs. 2 Nr. 1 bis 3 oder 4

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist **oder**“.

ee) Die Nummern 7 bis 8 werden aufgehoben.

b) unverändert

9. In § 29 Abs. 2 erster Halbsatz wird die Angabe „§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 7 oder 8“ durch die Angabe „§ 28 Abs. 1 Nr. 2a bis 2e oder 6 Buchstabe c“ ersetzt.

10. Nach § 35 wird folgender § 35a eingefügt:

„§ 35a

Eisenbahnsicherheitsbeirat

(1) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde zu beraten **und die Zusammenarbeit zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde und den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zu fördern.**

(2) Dem Eisenbahnsicherheitsbeirat ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu allgemeinen Fragen der Rechtsanwendung durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung als Sicherheitsbehörde, insbesondere hinsichtlich der Grundsätze der Ermessensausübung und der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe, zu geben.

(3) Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a Abs. 1 oder Sicherheitsgenehmigungen nach § 7c Abs. 1 für nicht bundeseigene Eisenbahnen bedürfen des Benehmens mit dem Eisenbahnsicherheitsbeirat. In dringenden Fällen können Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen auch ohne das Benehmen ergehen; in solchen Fällen ist der Eisenbahnsicherheitsbeirat nachträglich zu unterrichten.

(4) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat ist gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist insoweit auskunftspflichtig.“

11. Nach § 38 werden folgende Absätze eingefügt:

(5a) unverändert

Entwurf

Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Vorschriften eine Sicherheitsbescheinigung. Die Sicherheitsbescheinigung nach Satz 1 oder eine vor dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] erteilte Sicherheitsbescheinigung gilt längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010.

(5b) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsbescheinigung oder die nationale Bescheinigung nach § 7a bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 zu beantragen.

(5c) Öffentliche *Betreiber der Schienenwege, Hafenhäfen, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie von Rangierbahnhöfen, die am ...* [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsgenehmigung nach § 7c bis zum ... [einsetzen: sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] zu beantragen. Die Sicherheitsgenehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung als bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5d) Soweit eine Sicherheitsbescheinigung, die nach § 14 Abs. 7 in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung erteilt worden ist, ergänzt, geändert oder aus anderen Gründen erneuert werden muss, ist unverzüglich eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder eine nationale Bescheinigung nach § 7a Abs. 4 zu beantragen. Die nach Satz 1 beantragte Sicherheitsbescheinigung oder nationale Bescheinigung gilt jeweils mit dem Antrag bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den jeweiligen Antrag als vorläufig erteilt.“

Artikel 2

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Artikel 3 Abs. 49 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970), wird wie folgt geändert:

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(5b) unverändert

(5c) Öffentliche **Eisenbahninfrastrukturunternehmen**, die am ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsgenehmigung nach § 7c bis zum ... [einsetzen: sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] zu beantragen. **Satz 1 gilt nicht für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die ausschließlich Serviceeinrichtungen oder Netze des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben, betreiben.** Die Sicherheitsgenehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung als bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5d) unverändert

(5e) Wer am ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits eine Schulungseinrichtung im Sinne des § 7d Abs. 1 betreibt und nicht nach § 7d Abs. 4 von der Genehmigungsverpflichtung ausgenommen ist, hat die Genehmigung nach § 7d Abs. 1 bis zum ... [einsetzen: sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] zu beantragen. **Die Genehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.“**

Artikel 2

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

1. § 3 Abs. 1 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„7. nach Maßgabe des § 5 Abs. 1g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb,“.

2. Folgende Vorschrift wird angefügt:

„§ 5
Eisenbahnsicherheitsbeirat

(1) Beim Eisenbahn-Bundesamt wird ein Eisenbahnsicherheitsbeirat gebildet. Er besteht aus je einem Vertreter der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie einem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der den Vorsitz führt.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt führt die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirates.

(3) Die Beratungen sind nicht öffentlich. Der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes oder eine von ihm beauftragte Person nimmt an den Sitzungen teil. Er muss jederzeit gehört werden. Weiteren Personen kann die Teilnahme an den Beratungen auf Antrag eines Mitgliedes des Eisenbahnsicherheitsbeirates oder des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes gestattet werden.

(4) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedarf.“

Artikel 3**Neubekanntmachung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann jeweils den Wortlaut des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes in der ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Artikel 3

unverändert

Artikel 4

unverändert

Bericht des Abgeordneten Winfried Hermann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/2703** in seiner 54. Sitzung am 28. September 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung von EU-Richtlinien. Er beinhaltet Regelungen hinsichtlich der Zuständigkeit des Bundes für die Wahrnehmung der Aufgaben der Sicherheitsbehörde, hinsichtlich der Einrichtung eines Beirates für Sicherheitsfragen, hinsichtlich der Einrichtung einer Untersuchungsstelle, hinsichtlich der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen, hinsichtlich der Sicherheitsgenehmigung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und hinsichtlich des Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 16/2703, 16/3037 in seiner 42. Sitzung am 13. Dezember 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmhaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)636.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner 27. Sitzung am 13. Dezember 2006 beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten dazu einen Änderungsantrag ein (Ausschussdrucksache 16(15)636).

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, man habe mit dem Änderungsantrag Bedenken des Bundesrates in erheblichem Umfang Rechnung getragen. Die Anliegen der Länder, der Unternehmen und der Verbände seien in einem vernünftigen Kompromiss integriert worden. Man sehe die Vorlage als entscheidungsfähig an und spreche sich im Hinblick auf die Fristen für die Umsetzung der EU-Regelungen dafür aus, die Beratung heute abzuschließen.

Die **Fraktion der SPD** bekundete, der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sei der geglückte Versuch, den Länderinteressen bei dem Gesetzentwurf Rechnung zu tragen. Bei dem Gesetzentwurf gebe es im Hinblick auf die Notwendigkeit der Umsetzung der europäischen Regelungen nur begrenzte Handlungsspielräume. Sie wies darauf hin, dass man zu dem Begriff der „Netze von untergeordneter Bedeutung“

in dem Änderungsantrag eine Klarstellung herbeigeführt habe.

Die **Fraktion der FDP** warf die Frage auf, wie sich der Gesetzentwurf aus der Sicht von Unternehmen darstelle, welche die Schienenverkehrsinfrastruktur nutzen wollten. Die Regelungen des Gesetzes könnten auch wettbewerbspolitische Aspekte haben. Den Nutzern seien die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen nicht bekannt. Deshalb beantrage man eine Anhörung.

Die **Fraktion DIE LINKE**. befürwortete ebenfalls eine Anhörung. Aus Bundesländern gebe es gegen die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Neuverteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Ländern Bedenken. Die bisherige Kompetenzverteilung sei positiv zu sehen und man sehe auch nicht die Notwendigkeit einer Neuverteilung. Es sei eine grundlegende Klärung der Frage erforderlich, was der Begriff der „Netze von untergeordneter Bedeutung“ in dem Gesetzentwurf bedeute, ob darunter nur Museumsbahnen fielen oder auch Regionalbahnen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, sie teile im Wesentlichen die Einwände des Bundesrates, weshalb man dem Gesetzentwurf und dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen nicht zustimmen werde. Man müsse befürchten, dass mit der vorgesehenen Regelung die Standards bei Regionalbahnen so erhöht würden, dass es zu unerwünschten Kostensteigerungen kommen werde. Wenn Standards des Bundes eingeführt würden, würden die kleinen Bahnen zu stark belastet.

Auf Antrag der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde beschlossen, zu dem Gesetzentwurf am 17. Januar 2007 eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Die öffentliche Anhörung hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seiner 29. Sitzung am 17. Januar 2007 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Michael Clausecker, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.; Dr. Martin Henke, Geschäftsführer des Geschäftsbereichs Eisenbahnverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen; Ulrich Koch, Geschäftsführer der EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH; Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter von der Forschungsstelle für Deutsches und Internationales Eisenbahnrecht; Prof. Dr. Michael Ronellenfisch von der Juristischen Fakultät der Universität Tübingen; Ministerialdirigent Dieter Wellner, Abteilungsleiter im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und Dipl.-Ing. Jürgen Werner, Eisenbahnbetriebsleiter der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO).

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Anhörungsprotokoll verwiesen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Gesetzentwurf in seiner 30. Sitzung am 31. Januar 2006 abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten dazu eine Neufassung ihres Änderungsantrags auf Ausschussdruck-

sache 16(15)636 in der Fassung einer Zusammenstellung ein (Ausschussdrucksache 16(15)706). Der Inhalt des Änderungsantrags ergibt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Teil V des Berichts.

Die Fraktion der FDP brachte folgenden Änderungsantrag ein (Ausschussdrucksache 16(15)697):

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 16/2703 in der Fassung der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit folgenden Änderungen anzunehmen:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1e wird durch folgende Absätze 1e bis 1h ersetzt:

„(1e) Abweichend von § 5 Abs. 1 a und 1 c obliegt dem Bund als Sicherheitsbehörde für regelspurige öffentliche Eisenbahnen

1. *die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist;*
2. *die Abfassung und Veröffentlichung eines Sicherheitsberichts, soweit dieser nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften zu erstellen ist;*
3. *die Übermittlung des Sicherheitsberichtes nach Nr. 2 an die Europäische Eisenbahnagentur*
4. *die Koordinierung auf europäischer Ebene;*
5. *die Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union*
6. *die Mitwirkung an der Harmonisierung der Voraussetzungen für die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung auf europäischer Ebene*

Der Bund nimmt diese Aufgaben der Sicherheitsbehörde nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr. Im Übrigen nehmen die nach § 5 Abs. 1a und 1b zuständigen Behörden die Aufgaben der Sicherheitsbehörde wahr. Ihnen obliegt

1. *die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem;*
2. *die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;*
3. *die Überwachung der Tätigkeit von Schulungseinrichtungen gem. § 7d;*
4. *die Eisenbahnaufsicht über das Herstellen und das Inverkehrbringen von Teilen von Teilsystemen, die Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem sind;*

6. *die Überwachung der von öffentlichen Eisenbahnen festgelegten Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn gelten, mit Ausnahme der Regeln von Betreibern von Regionalbahnen und Netzen des Regionalverkehrs.*

Sofern für diese Aufgaben nach § 5 Behörden der Länder zuständig sind, können die Landesregierungen und das Eisenbahn-Bundesamt miteinander vereinbaren, diese Aufgaben ganz oder teilweise dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Das Eisenbahn-Bundesamt führt die übertragenen Aufgaben nach den Weisungen und für Rechnung des Landes aus.

2. Nach § 7c ist folgender § 7d einzufügen:

„§ 7d

Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, dem Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Streckenkenntnisse, die Betriebsvorschriften und -verfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie die für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren zu vermitteln. Ggf. sind den Eisenbahnverkehrsunternehmen darüber hinaus entsprechende Unterlagen zu übergeben.

(2) Sofern Schulungen in besonderen Schulungseinrichtungen angeboten werden, müssen diese Schulungen auch die in Absatz 1 genannten Kenntnisse vermitteln. Werden Schulungseinrichtungen betrieben, ist dies vom Betreiber der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

(3) Wer Schulungen im Sinne des Absatzes 2 durchführt, ist verpflichtet,

1. *Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen wollen, nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungsmöglichkeiten zu gewähren und Bescheinigungen über die Schulungen auszustellen, soweit derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung vorgeschrieben sind;*
2. *Eisenbahninfrastrukturunternehmen nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren.*

(4) Für die Schulungen kann ein angemessenes Entgelt gefordert werden

Begründung

Allgemeines

Die Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 17.01.2007 hat ergeben, dass die Zentralisation der operativen Aufgaben der Eisenbahnaufsicht allein beim Bund europarechtlich nicht gefordert und außerdem verfassungsrechtlich bedenklich ist. Darüber hinaus vertrat die Mehrheit der Sachverständigen die Auffassung, dass sich die bisherige Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern im Eisenbahnbereich bewährt habe und im Interesse der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen beibehalten werden sollte. Der vorliegende Gesetzentwurf der Koalition bedarf daher einer Überarbeitung.

So muss insbesondere die im Entwurf vorgesehene Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern in einer Weise geregelt werden, die mit dem Grundgesetz in Einklang steht. Die Vorschriften des § 5 des Gesetzentwurfes in der Form dieses Änderungsantrages entsprechen den Vorgaben der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit und sind darüber hinaus auch verfassungskonform. Die vorgeschlagenen Änderungen tragen auch der von den Eisenbahnen und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen vorgetragenen Forderungen nach Beibehaltung der föderalen Strukturen im Eisenbahnbereich Rechnung.

Zu den einzelnen Änderungen:

Zu 1. (§ 5)

a) (Absatz 1e)

Die Zuständigkeit des Bundes als Sicherheitsbehörde gilt ausschließlich für die in Satz 1 Nr. 1-6 genannten Aufgaben. Damit ist insbesondere sichergestellt, dass die Koordinierung auf europäischer Ebene dem Bund vorbehalten bleibt. Die Formulierung des Satzes 3 stellt klar, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder formal nicht Sicherheitsbehörden sind. Sie nehmen lediglich die in Satz 3 Nr. 1-6 genannten und Ihnen als Kernaufgaben der Eisenbahnaufsicht bereits jetzt obliegenden Aufgaben der Sicherheitsbehörde wahr.

Im Übrigen bleibt es bei der bisherigen Zuständigkeitsverteilung.

So bleibt die allgemeine Zuständigkeitsverteilung der Absätze 1a bis 1c zwischen dem Bund und den Ländern, insbesondere die netzbezogene Zuständigkeit, hiervon unberührt.

Die Regelung Satzes 3 Nummer 6 dient der Umsetzung der Aufgabe der Überwachung der nationalen Sicherheitsvorschriften, die von öffentlichen Eisenbahn festgelegt werden, mit der Ausnahme der Regelungen von Betreibern von Regionalbahnen sowie Netzen des Regionalverkehrs, die keiner Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung bedürfen.

Zu 2. (7d)

Nach Art. 13 Abs. 1 S. 4 und 5 der Richtlinie 2004/49/EG sorgt die Sicherheitsbehörde dafür, dass die Schulungen (in Sinne des Absatzes 1) und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, die in TSI oder in nationalen Sicherheitsvorschriften nach Artikel 8 und Anhang II festgelegt sind.

Darüber hinaus haben die Mitgliedsstaaten dafür zu sorgen, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen die für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung erforderlichen Schulungsmöglichkeiten diskriminierungsfrei zugänglich sind. Eine Genehmigung für den Betrieb von Schulungseinrichtungen sieht Artikel 13 der Richtlinie 2004/49/EG dagegen nicht vor.

Begründung

Ein Ausnahmefall im Sinne von Art. 84 Abs. 1 Satz 4 liegt stets bezüglich des dazugehörigen Verwaltungsverfahrens vor, wenn der Bund in materieller Hinsicht von seiner Gesetzgebungsbefugnis gemäß Art. 74 Abs. 1

Nrn. 24, 29, 31, 32 Gebrauch macht, so daß sich die abweichungsfeste Bundeskompetenz in jedem Fall auf die umweltbezogenen Anforderungen an die Zulassung von Vorhaben sowie auf die Errichtung und den Betrieb von Anlagen bezieht.

Eine Zustimmungsbedürftigkeit der Regelung im Bundesrat ist nicht sachgerecht.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)704) eingebracht:

Der Bundestag möge beschließen:

Der Bundestag stellt fest:

Der Gesetzentwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften definiert eine pauschale Zuständigkeit des Bundes für alle am Eisenbahnbetrieb teilnehmenden öffentlichen Eisenbahnen (§ 5 Abs. 1f (Nr. 2, 3, 4, 5)). Gegen die damit verbundene Überführung der administrativen Kompetenz auf den Bund wurden verfassungsrechtliche Bedenken geäußert, da sie nicht von Art. 72 Abs. 2 GG gedeckt ist. Die Rechte der Länder als Eisenbahnaufsichtsbehörde werden massiv eingeschränkt. Das im Gesetzentwurf geplante Gremium des „Eisenbahnsicherheitsrat“ kann diese Einschränkung nicht kompensieren.

Die geplante Zentralisierung der Sicherheitsbehörden führt zum Wegfall ortsnaher Länderaufsichtsbehörden für die NE-Bahnen und gefährdet damit die angepassten und preiswerten Sicherheitsstandards der Regional- und Nebenbahnen.

Der Gesetzentwurf berücksichtigt nicht, dass für große Bereiche im Eisenbahnrecht eindeutige normative Regelungen fehlen. Dies betrifft insbesondere den „subnormativen“ Bereich der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO), die nur in Einzelfällen konkret technische Auskunft gibt, so dass stattdessen vielfach die privatrechtlichen Vorschriften der DB als „anerkannte Regeln der Technik“ für alle EVU umgesetzt werden.

Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen verfassungskonformen Entwurf der 5. AEG-Novelle (Fünftes Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften) vorzulegen,

aus wirtschaftlichen, betrieblichen und wettbewerblichen Gründen die bewährte umfassende Form der Länderaufsicht über die NE-Bahnen aufrechtzuerhalten,

einen einheitlichen und eindeutigen Rechts- und Handlungsrahmens für das Eisenbahnwesen zu schaffen und auf die Einführung einer zusätzlichen eigenen Eisenbahnkategorie (Regionalbahnen) zu verzichten,

das vorgesehene Gremium des beratenden Eisenbahnsicherheitsbeirat umzustrukturieren zu einem Gremium mit Entscheidungskompetenz für die Aussagen der Bundesrepublik gegenüber den Europäischen Gremien.

Begründung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung interpretiert die europäische Sicherheitsrichtlinie zu eng. Die Wahrung des EU-Sicherheitsstandards ist nicht abhängig von der Wahrnehmung durch das EBA als einzige Behörde. Eine

verfassungskonforme Lösung ist möglich wenn man die Zuständigkeit des Bundes auf die Bestimmungen zur Interoperabilität begrenzt und auf die Zentralisierung der Sicherheitsbehörde verzichtet. Auch gegenüber der EU „nach außen“ bedarf es keiner administrativen Zentralisierung der Eisenbahnaufsicht.

In Deutschland hat sich die föderale Struktur im Eisenbahnsektor seit Jahrzehnten bewährt. Sie ist praxisnah, ermöglicht kurze Wege und hat den Wettbewerb im Eisenbahnsektor maßgeblich gestärkt. Die Landesbehörden haben schon in vielen Fällen bewiesen, dass sie fortschrittlichere Lösungen auch bundesweit durchsetzen können. Eine Trennung in Regionalbahnen und regelspurige „Großbahnen“ induziert ständige Abgrenzungs- und Schnittstellenprobleme zwischen beiden Systemen.

Für die Wahrung eines einheitlichen Sicherheitsstandards bedarf es nicht einer einheitlichen Aufsichtsbehörde sondern materieller Regelungen über die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen/Sicherheitsgenehmigungen. Werden diese bundeseinheitlichen Bestimmungen geschaffen, können sie verfassungsgemäß (Art. 83 GG) durch die Landesbehörden und das EBA gleichmäßig ausgeführt werden, so wie in vielen anderen Bereichen in denen kommunale und Landesbehörden Regeln des Bundes umsetzen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, der geänderte Gesetzentwurf stelle eine verfassungskonforme Umsetzung der EU-Vorgaben dar. Der ursprüngliche Gesetzentwurf der Bundesregierung werde durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen erheblich verändert. Die nun vorliegende Fassung beinhalte einen sehr ausgewogenen Kompromiss, welcher auch die Länderinteressen berücksichtige.

Die **Fraktion der SPD** wies darauf hin, dass der Bundesrat zwei Stellungnahmen zu dem Gesetzentwurf beschlossen habe, welche sich widersprüchen. Die EU-Vorgaben erforderten aber eine klare Zuordnung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern. Sie wies darauf hin, dass der Entscheidung ein langer Diskussionsprozess mit den Ländern vorausgegangen sei. Es gebe Signale, dass die Länder mit dem nun gefundenen Kompromiss einverstanden seien. Insgesamt liege nun ein gutes Ergebnis vor.

Die **Fraktion der FDP** sprach sich für eine klarere Trennung der Kompetenzen des Bundes und der Länder aus, wie dies in dem von ihr vorgelegten Änderungsantrag enthalten sei. Sie wies darauf hin, dass es nach einem Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages zur Umsetzung der EU-Vorgaben nicht erforderlich sei, dass es nur eine einzige Sicherheitsbehörde gebe. Sie hob hervor, dass es ein berechtigtes Interesse der beteiligten Unternehmen sei, keine Aufwendungen für Doppelstrukturen tätigen zu müssen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, dass bei den vorzunehmenden Regelungen die Frage der Sicherheit im Vordergrund stehen müsse. Die Mehrheit der Experten habe in der Anhörung bezweifelt, dass der Gesetzentwurf in der geänderten Fassung verfassungskonform sei. Sie kritisierte, dass die Koalitionsfraktionen aus den Ergebnissen der Anhörung keine Konsequenzen gezogen hätten und ihr Änderungsantrag praktisch unverändert geblieben sei. Sie bemängelte die

vorgesehene Zentralisierung von Zuständigkeiten beim Bund.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, zwar werde der Gesetzentwurf durch den Koalitionsantrag verbessert, die Zuständigkeiten der Länder würden aber nach wie vor zu stark beschnitten und es werde eine zu starke Zentralisierung vorgesehen. Man habe daher gegen den Gesetzentwurf nach wie vor Bedenken. Sie wies darauf hin, dass in der Anhörung gegen die von den Koalitionsfraktionen vorgesehene Verteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Ländern auch verfassungsrechtliche Bedenken geäußert worden seien.

Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(15)704 lehnte der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(15)697 lehnte der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(15)706 nahm der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an.

Den Gesetzentwurf auf Drucksachen 16/2703, 16/3037 nahm der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(15)706 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat bei seinen Beratungen eine Petition einbezogen, welche ihm gemäß § 109 der Geschäftsordnung vom Petitionsausschuss zur Stellungnahme zugeleitet worden war.

V. Begründung der Änderungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 8 und 9)

In den Absätzen 8 und 9 werden Netze des Regionalverkehrs und Regionalbahnen definiert. Das ist notwendig, um Netze des Regionalverkehrs sowie Regionalbahnen hinsichtlich des für sie eingeräumten Verzichts auf das Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung nach § 7a oder der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c eindeutig zu erfassen und gegenüber anderen Netzteilen beziehungsweise gegenüber anderen Bahnverkehren klar abzugrenzen. Der Verzicht auf das Erfordernis von Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung ist auf die Ausnahmetatbestände des Artikels 2 Abs. 2 der Richtlinie 2004/49/EG gestützt.

Zu Absatz 8

Netze des Regionalverkehrs im Sinne des Absatzes 8 sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Schienenpersonenfernverkehrs verkehren.

Die Definition des Schienenpersonennahverkehrs (und damit im Umkehrschluss auch die Definition des Schienenpersonenfernverkehrs) ergibt sich aus der Regelung des Absatzes 5. Hierunter fällt die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel dann der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Soweit es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, entscheiden nach Absatz 7 Satz 2 die beteiligten obersten Landesbehörden in Zweifelsfällen darüber, ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des Absatzes 5 vorliegt.

Die Vorschrift ist an die Definition des Artikels 3 letzter Anstrich der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 angelehnt. Hiernach bedeutet Regionalverkehr im Sinne der Richtlinie Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

Die Neuregelung dient zudem der Klarstellung, dass es im Hinblick auf eine einfache Festlegung der von den Maßnahmen der Richtlinie 2004/49/EG ausgenommenen Bereiche nicht zwangsläufig auf eine physische Abtrennung der Netze des Regionalverkehrs von Netzen mit Fernverkehrsnutzung ankommt. Ausgenommen werden nur die Netze des Regionalverkehrs, auf denen die Eisenbahnen keinen Schienenpersonenfernverkehr abwickeln.

Zu Absatz 9

Regionalbahnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsleistungen im Inland auf Netzen des Regionalverkehrs im Sinne des Absatzes 8 erbringen. Erfasst werden auch Fahrten bis in den außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs liegenden nächstgelegenen Übergangsbahnhof. Durch die Begrenzung auf die Erbringung von Verkehrsleistungen im Inland wird klargestellt, dass Eisenbahnen, die in das Ausland verkehren bzw. aus dem Ausland kommen, hierunter nicht fallen.

Zu Nummer 2 (§ 5)

Zu Buchstabe a (Absatz 1e ff.)

Zu Absatz 1e

Die Zuständigkeit des Bundes als Sicherheitsbehörde gilt ausschließlich für regelspurige Eisenbahnen. Die ausschließliche Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde für die Eisenbahnaufsicht gilt nunmehr nur noch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen (Nummer 4). Die Ausnahme der Regelungen der §§ 8 bis 13 bedeutet, dass künftig die Eisenbahnaufsicht nur teilweise über diejenigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung bedürfen, durch die Sicherheitsbehörde ausgeübt wird. Außerhalb dieser Ausnahmeregelungen bleibt es bei der bisherigen Zuständigkeitsverteilung. Die Überwachung der Vorschriften durch die Länder, die keine betrieblichen bzw. technischen Sachverhalte i. e. S. regeln, sondern vielmehr organisatorische

bzw. unternehmensbezogene Inhalte haben, bleibt unberührt. Dasselbe gilt selbstverständlich auch für die nicht aufgeführten Genehmigungstatbestände, die bereits begrifflich nicht unter die Aufsicht fallen, wie z. B. die Genehmigung nach § 6 sowie die Planfeststellung. Unter die Eisenbahnaufsicht der Sicherheitsbehörde fallen jedoch betriebliche und technische Sachverhalte und somit Fragen des Eisenbahnbetriebes bzw. der Eisenbahnsicherheit, also auch der Vollzug der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) bzw. der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung (EBPV).

Die allgemeine Zuständigkeitsverteilung der Absätze 1a bis 1c zwischen dem Bund und den Ländern, insbesondere die netzbezogene Zuständigkeit, bleiben hiervon unberührt.

Die Regelung der Nummer 6 dient der Umsetzung der Aufgabe der Überwachung der nationalen Sicherheitsvorschriften, die von öffentlichen Eisenbahnen festgelegt werden mit der Ausnahme der Regelung von Betreibern von Regionalbahnen sowie Netzen des Regionalverkehrs, die keiner Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung bedürfen.

Zu Absatz 1f

Aus systematischen Gründen wird die bisherige Regelung des § 5 Abs. 1f aufgeteilt in die Absätze 1f bis 1h.

Dem Bund obliegt nunmehr die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen. Somit ist er zuständig für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse auf Eisenbahninfrastrukturen des Bundes sowie auf den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

Folglich unterliegen nichtbundeseigene Netze des Regionalverkehrs nach § 2 Abs. 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Serviceeinrichtungen, die vom Zuständigkeitskatalog des Absatzes 1g ausgenommen sind, der Untersuchung durch die zuständigen Landesbehörden.

Zu Absatz 1g

Die Neuregelung des Absatzes 1g steht im Zusammenhang mit der Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle beim Eisenbahn-Bundesamt. Die zuständigen Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes unterstehen bei der Unfalluntersuchung ausschließlich und unmittelbar dem zuständigen Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Zu Absatz 1h

Lediglich redaktionelle Änderung.

Die Regelung des Absatzes 1h gilt auch für die Unfalluntersuchung durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Zu Buchstabe b (Absatz 6)

Die Neuregelung ermöglicht es Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auch über den Übergangsbahnhof außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs hinaus Schienenpersonennahverkehr im Sinne des § 2 Abs. 5 bis in die nächste Großstadt mit über 100 000 Einwohnern betreiben wollen, wie eine Regionalbahn im Sinne des § 2 Abs. 10 behandelt zu werden, wenn sie die Voraussetzungen der Nummern 1 bis 3 erfüllen.

Zu Nummer 3 (§ 5a)**Zu Buchstabe b** (Absatz 6)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe c (Absatz 6a)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Aufnahme auch der Zuständigkeit der Länder für die Unfalluntersuchung in § 5 Abs. 1f Satz 2 über nichtbundeseigene Netze des Regionalverkehrs oder Serviceeinrichtungen.

Zu Nummer 4 (§ 6)

Hiermit werden durch Absatz 1 Satz 2 Nr. 4 auch Rangierfahrten in Serviceeinrichtungen vom Genehmigungserfordernis nach § 6 AEG ausgenommen.

Zu Nummer 5 (§ 7a)**Zu Absatz 1**

Redaktionelle Folgeänderung im Rahmen der Regelung zur Sicherheitsbescheinigung aufgrund der neuen Definition der Ausnahmetatbestände der Richtlinie 2004/49/EG.

Regionalbahnen, die lediglich im Inland verkehren, bedürfen keiner Sicherheitsbescheinigung.

Zu Absatz 6

Rein Redaktionelle Berichtigung der ursprünglichen Doppelung in Satz 3 durch Streichung der Wörter „bis zum Ablauf der zu ihrer Behebung von der zuständigen Behörde gesetzten Frist“.

Zu § 7c

Redaktionelle Folgeänderung im Rahmen der Regelung zur Sicherheitsgenehmigung aufgrund der neuen Definition der Ausnahmetatbestände der Richtlinie 2004/49/EG.

Betreiber von Serviceeinrichtungen oder Netzen des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben, benötigen keine Sicherheitsgenehmigung.

Zu § 7d

Die Vorschrift ist im Zusammenhang mit der Neuregelung des § 5 Abs. 1f Nr. 3 AEG zu sehen. Nach Artikel 13 Abs. 1 Satz 4 der Richtlinie 2004/49/EG sorgt die Sicherheitsbehörde dafür, dass die Schulungen (im Sinne des Absatzes 1) und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, die in TSI oder in nationalen Sicherheitsvorschriften nach Artikel 8 und Anhang II festgelegt sind.

Daher bedürfen künftig Unternehmen, die Schulungseinrichtungen betreiben, in denen dem Fahr- und Zugbegleitpersonal oder sonstigem mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personal die erforderlichen Streckenkenntnisse über Strecken, die nur mit einer Sicherheitsgenehmigung betrieben werden dürfen, die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren durch Schulungen vermittelt werden, einer Genehmigung.

Ausgenommen von der Genehmigungspflicht sind nach Absatz 4 die Eisenbahnen, die bereits eine Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung nach den §§ 7a bzw. 7c AEG erhalten haben oder einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung von der zuständigen Aufsichtsbehörde bestätigt worden ist, und die somit bereits die ausreichende Gewähr für die Einhaltung der gestellten Anforderungen bieten.

Zu § 7f

Die Regelung zur Aufnahme des Betriebes soll künftig nur noch für Eisenbahnen gelten, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bedürfen, somit für Unternehmen, die ausschließlich Regionalbahnen, die nur im Inland verkehren, betreiben, oder für Unternehmen, die Netze des Regionalverkehrs oder Serviceeinrichtungen ohne Anschluss ins Ausland betreiben, da diese Eisenbahnen vom Erfordernis der Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung ausgenommen sind.

Durch die Regelung des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 2 wird klargestellt, dass eine Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits in Betrieb befindliche Strecke angrenzt, ebenfalls einer Erlaubnis nach Absatz 1 bedarf und nicht durch das Anzeigerfordernis nach Absatz 3 geregelt ist.

Dem Antragssteller ist gemäß Absatz 2 Satz 2 der Eingang seines Antrags unverzüglich schriftlich zu bestätigen. Somit steht der Beginn der Sechs-Wochen-Frist im Sinne des Satzes 1 klar fest und der Antragsteller kann sich ausrechnen, ab wann die Erlaubnis als erteilt gilt, sollte er keine Antwort von der zuständigen Aufsichtsbehörde erhalten.

Zu Nummer 6

Lediglich redaktionelle Umnummerierung.

Zu Nummer 7 (§ 26)**Zu Buchstabe a** (Absatz 1)**Zu Doppelbuchstabe cc** (Nummer 11 Buchstabe d)

Durch die Änderungen wird die noch erforderliche Verordnungsermächtigung für den Erlass von Sicherheitsempfehlungen durch die für die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb zuständigen Behörden geschaffen.

Zu Doppelbuchstabe dd (Nummer 17, 18)

Schafft die notwendige Verordnungsermächtigung für die Umsetzung gemeinsamer Sicherheitsmethoden nach Artikel 6 der Richtlinie 2004/49/EG bzw. gemeinsamer Sicherheitsziele nach Artikel 7 der Richtlinie 2004/49/EG.

Zu Nummer 8 (§ 28)

Die Änderungen dienen einer besseren chronologischen Bezugnahme auf das bewährte Verwaltungsrecht.

Zu Nummer 9 (§ 29)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Umnummerierung in den Ordnungswidrigkeitstatbeständen des § 28.

Zu Nummer 10 (§ 35a)

Durch die Neufassung des § 35a zum Eisenbahnsicherheitsbeirat werden dessen Rechte deutlich gestärkt. Er erhält Gelegenheit zur Stellungnahme zu allgemeinen Fragen der Rechtsanwendung (Absatz 2). Zudem ist von der Sicherheitsbehörde vor dem Erlass von Sicherheitsbescheinigungen bzw. -genehmigungen für nichtbundeseigene Eisenbahnen das Benehmen mit dem Sicherheitsbeirat herzustellen.

Zu Nummer 11 (§ 38)

Zu Absatz 5c

Redaktionelle Folgeänderung im Rahmen der Übergangsregelung aufgrund der neuen Definition der Ausnahmetatbestände der Richtlinie 2004/49/EG und somit der Neuregelung in § 7 Abs. 1.

Zu Absatz 5e

Die Vorschrift enthält die Übergangsregelung für Unternehmen, die bis zum Tag des Inkrafttretens der Verordnung bereits eine genehmigungspflichtige Schulungseinrichtung im Sinne des § 7 Abs. 1 betreiben. Im Falle rechtzeitiger Antragstellung gilt die Genehmigung als vorläufig erteilt.

Berlin, den 31. Januar 2007

Winfried Hermann
Berichtersteller

