

**Ministerialdirigent Dieter Wellner
im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie, 80525 München**

Herrn
Dr. Klaus Lippold, MdB
Vorsitzender des Ausschuss für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Name
Herr Altthaler
Telefon
(0 89) 21 62-2427
Telefax
(0 89) 21 62-2370
E-Mail
Alexander.Altthaler@
stmwivt.bayern.de

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
7910 – VII/3f – 996

München,
11.01.2007

Öffentliche Anhörung des Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 17.01.2007 zum Entwurf eines fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

ich danke Ihnen für die Einladung zur o. g. Anhörung und die Möglichkeit, vorab zum Gesetzentwurf der Bundesregierung Stellung nehmen zu können.

1.

Der Entwurf enthält in Artikel 1 Nr. 1 (§ 5 Abs. 1f AEG -neu-) Regelungen, die auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) des öffentlichen Verkehrs eine alleinige Aufgabenwahrnehmung durch den Bund für die in Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG genannten Mindestaufgaben einer Sicherheitsbehörde begründet. Demnach würde die Eisenbahnaufsicht in technischen und betrieblichen Angelegenheiten der öffentlichen NE weitgehend von den Ländern auf den Bund verlagert. Diesen Anstoß für eine Neuordnung von Zuständigkeiten begrüße ich. Auch nach mehrheitlicher Auffassung des Bundesrates erscheint die föderale Eisenbahnaufsicht in Deutschland reformbedürftig.

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München

Telefon Vermittlung
(089) 21 62 01
Telefax
(089) 21 62-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U4, U5 (Lehel)
17, 100 (Nationalmuseum/
Haus der Kunst)

Seit dem Jahr 1994 wurden zahlreiche nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen neu gegründet, die anders als früher Eisenbahnverkehre im gesamten Bundesgebiet durchführen. Auf die Verwaltungen der Länder kommen damit erweiterte Aufgaben zu, die erhöhten Koordinierungsbedarf auslösen. Bei näherer Betrachtung der Verwaltungsstrukturen finden sich weitere Sachargumente für eine Reform. Auch die EU-Richtlinien über Eisenbahnsicherheit und –interoperabilität zielen klar erkennbar auf zentrale Sicherheitsbehörden ab. Die dort begründeten Verfahren, die obligatorische Kooperation auf europäischer Ebene und das Führen diverser Register können nach meiner Überzeugung am zweckmäßigsten bundeseinheitlich und damit effizient von einer Behörde mit bundesweiter Zuständigkeit bewältigt werden. Die üblicherweise für eine föderale Aufgabenerfüllung sprechenden Gründe treffen in diesen Fällen nicht zu.

2.

Der Entwurf greift jedoch die nach Artikel 2 Abs. 2 der Sicherheitsrichtlinie mögliche Sonderstellung von regionalen Netzen des Personenverkehrs nicht auf. Für die betroffenen Unternehmen führt dies zu vermeidbarer Bürokratie in Form zusätzlicher Genehmigungserfordernisse sowie Berichts- und Meldepflichten, die sich aus den EU-Richtlinien heraus ergeben. Auch befürchte ich, dass die mit Focus auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr entwickelten Interoperabilitätsnormen erhöhte technische Anforderungen im Bereich von Nebenbahnen nach sich ziehen könnten, mit entsprechender Kostenwirkung für den SPNV. Ebenso wie der Bundesrat halte ich es daher für geboten, die Ausnahmetatbestände der EU-Richtlinien auszuschöpfen und SPNV-Netze von der Regulierung auszuklammern, ebenso Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche lediglich solche Netze befahren. Dadurch entsteht eine Gruppe öffentlicher Eisenbahnen, die wieder im Rahmen von Verhältnissen wie vor der Bahnreform operiert. Für solche NE sollte nach meiner Ansicht die Eisenbahnaufsicht in bewährter Form durch die Länder wahrgenommen werden, auch vor dem Hintergrund von Überlegungen zur Regionalisierung von Schieneninfrastruktur des Bundes. Umgekehrt wäre es konsequent und sinnvoll, dem Bund sämtliche Aufsichts- und Genehmigungskompetenzen über NE auf

den TEN-Netzen zuzuscheiden. Der Gesetzentwurf sieht hingegen eine Aufgabenteilung zwischen Bund (betrieblich-technische Angelegenheiten) und Ländern (nichttechnische Angelegenheiten, Genehmigungen) vor. Eisenbahnunternehmen müssen sich daher wechselweise an verschiedene Behörden wenden, Schnittstellenprobleme sind möglich.

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz jedenfalls müssen die Zuständigkeiten von Bund und Land präziser voneinander abgegrenzt werden als im Entwurf bislang vorgesehen. Wortlaut und Begründung für einen neuen § 5 Abs. 1f AEG lassen nicht erkennen, welche Stelle z. B. für die Bestätigung der Bestellung von Eisenbahnbetriebsleitern zuständig ist. Abhilfe schafft hier eine vollständige Aufzählung der jeweiligen Kompetenzen oder eine konsequente sprachliche Differenzierung in Aufsichts- und sonstige Tatbestände nach Maßgabe der Bundesrats-Stellungnahme (Nr. 2, vierter Spiegelstrich).

Weiter ist es erforderlich, regionale Eisenbahnen anhand von Kriterien zu bestimmen, wobei ich mich hier der Sichtweise des Bundesrates (Nr. 2, erster Spiegelstrich) anschließe. Solche Eisenbahnen sind dann von sämtlichen auf der Sicherheitsrichtlinie basierenden Bestimmungen auszunehmen, d. h. hier gelten die bisherigen Normen und Zuständigkeiten unverändert fort. Dabei muss ein Netz dem Aufsichtsbereich von Bund oder Land eindeutig zuordenbar sein, Zweifel über die zuständige Behörde dürfen zu keiner Zeit bestehen.

Für die Festlegung solcher regionaler Eisenbahnen ist die Aufnahme in eine Netzkarte bzw. Streckenliste (Verordnung) sinnvoller als eine Abgrenzung nach Merkmalen, die einer dauernden Änderung unterliegen können, wie z. B. dem Vorhandensein bestimmter Verkehrsarten auf einem Netz.

3.

In Artikel 1 Nr. 1 (§ 5 Abs. 1g AEG –neu-) enthält der Gesetzentwurf die notwendigen Regelungen der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Bahnbetrieb, insbesondere zur Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle von der Sicherheitsbehörde. Dabei geht der Gesetzentwurf in Sachen Zuständigkeit noch über die Regelungen bei der Eisenbahnaufsicht hinaus; vorgesehen ist in jedem Fall eine Unfallun-

tersuchung durch Bundesbehörden, auch im Bereich der öffentlichen und nichtöffentlichen NE. Diese Regelung erscheint mir unbegründet.

Bislang gilt eine netzbezogene Zuständigkeit; die Untersuchung gefährlicher Ereignisse obliegt der für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Aufsichtsbehörde. Eine funktionale Trennung von Aufsichtsbehörde und Untersuchungsstelle, wie sie die Sicherheitsrichtlinie in bestimmten Fällen fordert, ist nicht gegeben. Sie ist nach meiner Auffassung auch nicht erforderlich, solange staatliche und damit neutrale Stellen die Eisenbahnaufsicht wahrnehmen. Die Untersuchung durch eine Eisenbahnbehörde ersetzt auch nicht die unabhängigen Ermittlungen der Strafverfolgungsbehörden. Es besteht daher für mich kein Grund, das bewährte System zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse aufzugeben, soweit nicht zwingend durch die Sicherheitsrichtlinie vorgeschrieben. Im Gesetz wäre die Zuständigkeit des Bundes daher auf solche Strecken zu beschränken, die seiner betrieblich-technischen Aufsicht unterliegen; es sind dies gleichzeitig die Strecken im Anwendungsbereich der Richtlinie. Regionalnetze und nichtöffentliche Infrastrukturen der NE zählen nicht dazu und sind im Grundsatz von den Vorschriften in Kapitel V der Richtlinie auszunehmen. Einige Elemente dort erscheinen indes für alle Bereiche des Eisenbahnwesens sinnvoll, insbesondere soweit es den Austausch von Erkenntnissen zwischen den Untersuchungsbehörden betrifft. Detailregelungen können aber in einer zustimmungspflichtigen Rechtsverordnung getroffen werden.

Die Regelungen in Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c) (§ 5a Abs. 6a AEG –neu-) zu den Befugnisse der Verwaltungsbehörden sowie die Rechte und Pflichten Dritter im Verfahren sind nach meiner Auffassung in den Verwaltungsverfahrensgesetzen abschließend geregelt und bedürfen keiner nochmaligen Erwähnung im AEG.

4.

Gemäß der Bundesrats-Stellungnahme (Nr. 2, erster bis dritter Spiegelstrich) sind Regionalnetze und -bahnen zu definieren und vom Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung bzw. –genehmigung zu befreien. Der Wortlaut des Gesetzentwurfs in Artikel 1 Nr. 4 (§§ 7a, c AEG –neu-) ist noch an

diese Definition anzupassen. Im Übrigen begrüße ich die Regelung, wonach ein behördlich bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter einem (schriftlichen) Sicherheitsmanagementsystem gleichgestellt ist, gerade mit Blick auf kleinere Eisenbahnen. Fraglich bleibt, warum diese Gleichstellung nur im Inland Wirkung entfalten soll. Sofern ein Eisenbahnbetriebsleiter in Person den Anforderungen der Richtlinie 2004/49/EG an ein Sicherheitsmanagementsystem entspricht, dann gilt dies generell. Für ausländische Sicherheitsbehörden dürfte aus der Sicherheitsbescheinigung auch nicht erkennbar sein, ob diese auf einem Sicherheitsmanagementsystem oder einem bestätigten Eisenbahnbetriebsleiter aufbaut.

5.

Schulungseinrichtungen im Sinne der Sicherheitsrichtlinie sollen nach dem Willen der Bundesregierung einer Genehmigungspflicht unterliegen, soweit sie nicht von öffentlichen Eisenbahnen betrieben werden. Dies unterstütze ich trotz eines gewissen bürokratischen Mehraufwandes für solche Bildungsstätten. Obwohl diese im Sinne einer Fahrschule sicherheitsrelevante Kenntnisse vermitteln, existieren bislang keinerlei gesetzliche Anforderungen an sie. Auch den Eisenbahnunternehmen ist mit der Regelung gedient, da ihnen erstmals ein gewisser Anhaltspunkt für den Qualitätsstandard externer Ausbildung gegeben wird. Wegen der damit verbundenen Einschränkung von Grundrechten halte ich ebenso wie der Bundesrat (Nr. 2, achter Spiegelstrich) einen Genehmigungsvorbehalt im Gesetz für vorzugswürdig gegenüber der bislang angedachten Regelung auf Verordnungsebene.

6.

Ein Sicherheitsbeirat, wie in Artikel 1 Nr. 9 (§ 35a AEG –neu-) des Gesetzesentwurfs vorgesehen, wird von mir begrüßt und scheint vor dem Hintergrund einer Kompetenzverlagerung auf den Bund eine geeignete Plattform zu sein, auf der Sachthemen im Zusammenhang mit der Aufgabenwahrnehmung des Eisenbahn-Bundesamtes erörtert werden können.

Zusammenfassung

- Für die von der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG erfassten Netze und die darauf fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ist es sinnvoll, einer Sicherheitsbehörde des Bundes alle Aufsichts- und Genehmigungskompetenzen zu übertragen, nicht nur solche technischer Natur.
- Die Länder nehmen Eisenbahnaufsicht bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen wahr, soweit diese lediglich regionale Netze des Personenverkehrs betreiben oder dort Personenverkehr durchführen.
- Regionalnetze sind im Einklang mit der Sicherheitsrichtlinie enumerativ zu bestimmen und von deren Vorschriften auszunehmen.
- Die Gleichstellung von Eisenbahnbetriebsleiter und Sicherheitsmanagementsystem gibt Anlass, die entsprechenden Regelungen nicht nur auf das Inland zu beschränken.
- Der Genehmigungsvorbehalt für Schulungseinrichtungen sollte im Gesetz verankert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Wellner
Ministerialdirigent