



Köln, den 11.01.2007

ER-4/4-Fa

**Vorbereitende Stellungnahme**  
**für die öffentliche Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau und**  
**Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 17.01.2007 in Berlin**  
**zu dem Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung**  
**eisenbahnrechtlicher Vorschriften (BT-Dr. 16/2703, 16/3037)**

1. Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Betriebsleiter als Garant für ein funktionierendes Sicherheitsmanagementsystem angesehen wird<sup>1</sup>. Die bisherigen Erfahrungen – insbesondere auch nach dem Inkrafttreten der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung und der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung im Jahre 2000 – rechtfertigen eine entsprechende Garantenstellung dieses hochqualifizierten Personenkreises.
  
2. Nach unserem Dafürhalten ist es weder erforderlich noch verhältnismäßig, die Legitimation zum Betreiben bestimmter Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3c AEG vom Erwerb einer Sicherheitsgenehmigung abhängig zu machen<sup>2</sup>. Die Pflicht zum Erwerb einer Sicherheitsgenehmigung sollte auf Betreiber der Schienenwege im Sinne des § 2 Abs. 3a AEG beschränkt bleiben (ähnlich heute schon § 14 Abs. 7 Satz 2 AEG). Diese Sichtweise wird vom Bundesrat mitgetragen<sup>3</sup> und von der Bundesregierung ebenfalls akzeptiert<sup>4</sup>. Wir unterstützen den diesbezüglichen Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD vom 13.12.2006 (im Fol-

---

<sup>1</sup> §§ 7a Abs. 3, 7c Abs. 4 AEG-E

<sup>2</sup> § 7c Abs. 1 Satz 1 AEG-E

<sup>3</sup> BT-Dr. 16/3037, Seite 1, rechte Spalte unten, 3. Spiegelstrich

<sup>4</sup> BT-Dr. 16/3037, Seite 2, rechte Spalte, „3. Spiegelstrich“

genden kurz: „Änderungsantrag der Fraktionen“) zu § 7c Abs. 1 AEG-E, wonach Serviceeinrichtungen und (nicht: „oder“) Netze des Regionalverkehrs, die keinen Anschluss an das Ausland haben, auch ohne Sicherheitsgenehmigung betrieben werden dürfen. Aus Gründen äußerster Vorsorge regen wir ergänzend an, auch die Erbringung aller damit im Zusammenhang stehenden Leistungen explizit vom Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung freizustellen.

3. In Anbetracht der Tatsache, dass die in den Richtlinien der Europäischen Union getroffenen Regelungen ihrer Intention nach überwiegend auf große Staatsbahnsysteme zugeschnitten sind, halten wir weitgehende Ausnahmetatbestände für Regionalnetze und Regionalbahnen, und zwar unabhängig von der Verkehrsart (PV/GV), für dringend erforderlich. Dem Votum des Bundesrates, wonach durch die Ausschöpfung von Ausnahmetatbeständen der Richtlinie 2004/49/EG sichergestellt werden soll, dass die Belange nichtbundeseigener Eisenbahnen mit lediglich regionaler Bedeutung angemessen berücksichtigt werden sollen<sup>5</sup>, pflichten wir uneingeschränkt bei. Den Änderungsantrag der Fraktionen, der Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs vom Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung weitgehend ausnimmt<sup>6</sup>, unterstützen wir.
4. Wir sind der Auffassung, dass im Eisenbahnsicherheitsbeirat<sup>7</sup> nicht nur die „Sicht der Länder“<sup>8</sup> zur Sprache kommen sollte. Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist es in erster Linie geboten, für die Eisenbahnen konsensfähige Rahmenbedingungen nach Maßgabe der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sowie der dazu ergangenen nationalen Bestimmungen zu schaffen. Um nachfolgende Akzeptanzprobleme zu eliminieren, ist Konsens auf möglichst breiter Basis anzustreben. Gewähr hierfür bietet erwiesenermaßen die Einbindung von Berufsfachverbänden, auf deren Sachverstand zurückgegriffen werden kann. Wir verweisen diesbezüglich auf die Parallelvorschrift des § 7b GGBefG, der die

---

<sup>5</sup> BT-Dr. 16/3037, Seite 1, linke Spalte, dritter Absatz unter „1.“

<sup>6</sup> §§ 7a Abs. 1 Satz 2, 7c Abs. 1 AEG-E in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen

<sup>7</sup> §§ 35a AEG-E, 5 BEVVG-E

<sup>8</sup> Amtliche Begründung zu § 35a AEG-E, BT-Dr. 16/2703, Seite 16

Ein- und Besetzung des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regelt. Wir regen dringend an, die Vorschriften über die Einrichtung des Eisenbahnsicherheitsbeirates in ähnlicher Weise auszugestalten.

5. Der Bundesrat fordert die Freistellung des eigenen Rangierbetriebs der Serviceeinrichtungen vom Genehmigungserfordernis nach § 6 AEG<sup>9</sup>. Zu diesem Ergebnis kommt man heute lediglich im Wege einer Auslegung der bestehenden Rechtsvorschriften. Wir begrüßen daher die beabsichtigte Klarstellung im Allgemeinen Eisenbahngesetz und unterstützen den Änderungsantrag der Fraktionen zu § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AEG-E, wonach 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 keiner Genehmigung bedürfen. Unter Hinweis auf die in § 3 Abs. 1 Satz 1 EIBV enthaltene Differenzierung regen wir dabei aus Gründen äußerster Vorsorge die weitere Klarstellung an, dass „mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen verbundene Leistungen“ nicht nur Pflichtleistungen im Sinne der Anlage 1 Nr. 1 EIBV, sondern alle angebotenen Leistungen sind.
6. Unter Hinweis auf Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2004/49/EG regen wir an, die Herstellerverantwortlichkeit ausdrücklich im Allgemeinen Eisenbahngesetz zu verankern.
7. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht vor, dass die Aufgaben der Sicherheitsbehörde allein auf Bundesebene wahrgenommen werden. Die Zuständigkeit des Bundes – insbesondere für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen<sup>10</sup> – würde sich danach auf alle – mithin auch auf die nichtbundeseigenen – Eisenbahnen erstrecken. In gleicher Weise soll die Überwachung der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen öffentlicher Eisenbah-

---

<sup>9</sup> BT-Dr. 16/3037, Seite 2, linke Spalte, 4. Spiegelstrich

nen ausschließlich dem Bund obliegen<sup>11</sup>. Flankierend wird die Eisenbahnaufsicht in den Fällen des § 5 Abs. 1f Satz 1 Nummern 1 bis 4 AEG-E und die Eisenbahnaufsicht über die betriebliche Tätigkeit der öffentlichen Eisenbahnen beim Bund angesiedelt<sup>12</sup>. Damit unterfiele die betriebliche Tätigkeit aller nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen ungeachtet der von ihnen benutzten Eisenbahninfrastruktur vollständig der Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Erfreulicherweise geht der Änderungsantrag der Fraktionen deutlich sensibler mit der Thematik um und legt eine differenziertere Betrachtungsweise an den Tag. Um die nichtbundeseigenen Eisenbahnen vor unnötigen Erschwernissen zu schützen, werden Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs vom Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung weitgehend ausgenommen<sup>13</sup>. Das Gleiche gilt entsprechend in Bezug auf die Überwachung der von Betreibern von Regionalbahnen und Netzen des Regionalverkehrs festgelegten sicherheitsrelevanten Regeln<sup>14</sup>. Folgerichtig wird auch die ausschließliche Zuständigkeit des Bundes für die Eisenbahnaufsicht auf diejenigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen beschränkt, die einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung bedürfen. Selbst dort greift die Bundeszuständigkeit insoweit nicht, als es die Überwachung der Beachtung der Vorschriften der §§ 8 bis 13 AEG betrifft<sup>15</sup>.

Wir sehen hierin eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Regierungsentwurf und unterstützen die vorgenannten Änderungsvorschläge der Fraktionen mit Nachdruck. Über die angeführten Ausnahmetatbestände kann für das Gros der nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Status quo – jedenfalls einstweilen – de facto einigermmaßen beibehalten werden.

---

<sup>10</sup> § 5 Abs. 1f Satz 1 Nr. 2 AEG-E

<sup>11</sup> § 5 Abs. 1f Satz 1 Nr. 3 AEG-E

<sup>12</sup> § 5 Abs. 1f Satz 1 Nr. 5 Buchstaben a und b AEG-E

<sup>13</sup> §§ 7a Abs. 1, 7c Abs. 1 AEG-E in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen

<sup>14</sup> § 5 Abs. 1e Satz 1 Nr. 6 AEG-E in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen

<sup>15</sup> § 5 Abs. 1e Satz 1 Nr. 4 AEG-E in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen

Allerdings lässt der Änderungsantrag der Fraktionen die Zuständigkeit des Bundes im Grundsatz unberührt. Prinzipiell sehen wir keine Notwendigkeit, die in Rede stehenden Kompetenzen auf Bundesebene zu konzentrieren. Wir werten dies mit Sorge als einen elementaren Schritt zur Aushöhlung und perspektivisch zur Abschaffung des föderalen Systems im Bereich der Eisenbahnaufsicht.

Dies um so mehr, als auch die Folgewirkungen der jetzt zu treffenden Entscheidungen im Auge zu behalten sind: Weitere EU-Richtlinien weisen der Sicherheitsbehörde mehr oder minder automatisch Kompetenzen zu. So soll nach dem Entwurf für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Zügen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrauten Triebfahrzeugführern, wie er sich nach der vom Rat am 5. Dezember 2005 erzielten politischen Einigung ergibt<sup>16</sup>, die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer von der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG erteilt werden<sup>17</sup>. Solchermaßen zu erwartende Kompetenzzuweisungen lassen auf Dauer ein Vakuum im Bereich der Landeseisenbahnaufsicht entstehen.

Nach unserer Überzeugung hat sich die Landeseisenbahnaufsicht über Jahrzehnte hinweg bestens bewährt. Die Aufgeschlossenheit der Länder für die Belange der nichtbundeseigenen Eisenbahnen war stets Garant für die Überlebensfähigkeit dieser kleinen mittelständischen Unternehmen. Dank der Nähe zu den Unternehmen konnten bürokratische Entscheidungswege vermieden und pragmatische Lösungsansätze realisiert werden. Der Sachverstand der Länder war mehr als einmal wirksames Korrektiv gegenüber den zum Teil von einem „Staatsbahndenken“ geprägten Vorstellungen des Eisenbahn-Bundesamtes<sup>18</sup> und hat den nichtbundeseigenen Ei-

---

<sup>16</sup> Dokument 5160/06 vom 13. Januar 2006 des Rates der Europäischen Kommission

<sup>17</sup> Vgl. Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Artikel 2 Buchstabe a des Richtlinienentwurfs

<sup>18</sup> Wir rufen in diesem Zusammenhang die im Jahre 2005 geführte Diskussion über den Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes zur Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung in Erinnerung. Der Leitfaden zeichnete sich hinsichtlich der zu führenden Nachweise und der beizubringenden Unterlagen sowohl qualitativ als auch quantitativ durch einen Detaillierungsgrad aus, der das gemäß § 14 Abs. 7 Satz 2 AEG erforderliche Maß bei Weitem überstieg. Es bedurfte erheblicher Anstrengungen, die gestellten Anforderungen mit Überzeugungskraft auf ein vernünftiges Maß zurückzuführen (ausführlich dazu Fabian, in: EI-Eisenbahningenieur 1/2006, S. 39 ff.).

senbahnen damit geholfen, sich für den zunehmenden Wettbewerb zu ertüchtigen. Steigende Marktanteile in den letzten Jahren belegen dies.

Zur Berücksichtigung der Unternehmens- und Länderinteressen sind in der bisherigen Diskussion verschiedene Modelle („Rückholklausel“, „Organleihe“) erwogen worden, die sich verfassungsrechtlichen Bedenken ausgesetzt sahen. Wir sind der Auffassung, dass schlicht die bereits existierenden etablierten Regelungen zur Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern Vorbild für die Wahrnehmung der sicherheitsbehördlichen Aufgaben sein können: Sofern ein Land dies wünscht, könnte es danach selbst als Sicherheitsbehörde tätig werden. Alternativ bestünde die Möglichkeit, das Eisenbahn-Bundesamt mit bestimmten Aufgaben zu betrauen, welches die übertragenen Aufgaben dann nach den Weisungen und für Rechnung des Landes ausführt<sup>19</sup>. Erforderlich wäre bei dieser Lösung lediglich eine entsprechende Erweiterung des § 5 Abs. 2 AEG um den Bereich der sicherheitsbehördlichen Aufgaben.

Dr. Martin Henke

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr

---

<sup>19</sup> Vgl. § 5 Abs. 2 Sätze 2 und 3 AEG