

14.06.17

Vk - AIS

Verordnung

des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Mit der vorliegenden Mantelverordnung sollen zwei Vertragsverletzungsverfahren beendet werden.

Das Vertragsverletzungsverfahren 2016/0726 hatte die EU-Kommission eingeleitet, weil die Richtlinie (EU) 2016/882 vom 1. Juni 2016 zur Änderung der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie 2007/59/EG in Bezug auf sprachliche Anforderungen nicht rechtzeitig bis zum 1. Juli 2016 in deutsches Recht umgesetzt worden ist.

Im Vertragsverletzungsverfahren 2014/4173 drängt die EU-Kommission auf die Beseitigung eines Widerspruchs zwischen § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung über die Untersuchung von Fahrzeugen und Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG zur Instandhaltung von Fahrzeugen.

B. Lösung

Zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/882 und des oben genannten Änderungsbedarfs enthält die Mantelverordnung Änderungen

- der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und
- der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

C. Alternativen

Die Richtlinie (EU) 2016/882 kann nur durch Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung umgesetzt werden.

Der Widerspruch zwischen § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung über die Untersuchung von Fahrzeugen und Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG zur Instandhaltung von Fahrzeugen soll durch die Streichung der Regelung aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung aufgehoben werden. Alternativ könnte eine Fallunterscheidung formuliert werden, wonach § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung nur für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Richtlinie 2004/49/EG entfällt. Davon wurde abgesehen, weil bereits in § 4a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Pflicht zur Fahrzeuginstandhaltung verankert ist.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 501/17

14.06.17

Vk - AIS

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 14. Juni 2017

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

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

Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Altmaier

Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften¹⁾

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund des

- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, Nummer 4 und Nummer 15 jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 15 durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497) geändert und § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden ist,
- § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497), § 26 Absatz 3 durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) geändert und § 26 Absatz 5 Satz 1 durch Artikel 1 Nummer 12 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) neu gefasst worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung:

Artikel 1

Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung vom 29. April 2011 (BGBl. I S. 705, 1010), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 5 wird nach der Angabe „L 220 vom 21.6.2004, S. 16“ die Angabe „, L 103 vom 22.4.2015, S. 11“ eingefügt.
 - b) In Nummer 6 werden die Wörter „durch die Richtlinie 2014/82/EU (ABl. L 184 vom 25.6.2014, S. 11)“ durch die Wörter „zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2016/882 (ABl. L 146 vom 3.6.2016, S. 22)“ ersetzt.
 - c) In Nummer 7 wird nach der Angabe „ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1“ die Angabe „, L 103 vom 22.4.2015, S. 11“ eingefügt.
 - d) In Nummer 8 werden die Wörter „Artikel 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105)“ durch die Wörter „Artikel 2 der Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...) [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Verordnung]“ ersetzt.

¹⁾ Artikel 1 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/882 der Kommission vom 1. Juni 2016 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf sprachliche Anforderungen (ABl. L 146 vom 3.6.2016, S. 22).

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

(2) „Die einzelnen Ausbildungsinhalte werden durch die einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ergänzt.“

b) In Absatz 5 werden

aa) nach der Angabe „L 305 vom 24.10.2014, S. 115“ die Angaben „L 177 vom 8.7.2015, S. 60, L 268 vom 15.10.2015, S. 35, L 95 vom 9.4.2016, S. 20“ eingefügt und

bb) die Wörter „die Verordnung (EU) Nr. 623/2012 (ABl. L 180 vom 12.7.2012, S. 9)“ durch die Wörter „den delegierten Beschluss (EU) 2016/790 (ABl. L 134 vom 24.5.2016, S. 135)“ ersetzt.

3. § 21 Absatz 7 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „können“ werden die Wörter „bis zum [einsetzen: Angabe des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des dritten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres],“ eingefügt.

4. Der Anlage 7 Nummer 6 werden folgende Sätze angefügt:

„Von den Anforderungen des Sprachniveaus B 1 nach Satz 3 können Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken freigestellt werden, wenn

a) der Unternehmer beim Eisenbahninfrastrukturunternehmer nach dem in dessen Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Verfahren eine Freistellung für dort eingesetzte Triebfahrzeugführer beantragt,

b) der Unternehmer nachweist, dass er in seinem Sicherheitsmanagementsystem ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass die betreffenden Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmers sich bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb und in Notsituationen untereinander verständigen können,

c) der Eisenbahninfrastrukturunternehmer eine Freistellung gewährt und

d) eine entsprechende Unterrichtung der betroffenen Triebfahrzeugführer und Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmers in den jeweiligen Sicherheitsmanagementsystemen sichergestellt ist.

Auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken, für die Vereinbarungen nach § 3a Absatz 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bestehen, gilt der Nachweis nach Satz 5 Buchstabe b durch einen Verweis auf die bestehende, in den Schienennetz-Nutzungsbestimmungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmers veröffentlichte Regelung als erbracht. Die Freistellung nach Satz 5 Buchstabe c erfolgt in diesen Fällen durch Abschluss einer Vereinbarung über die Bestimmungen über die Betriebssicherheit nach § 21 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes.“

Artikel 2

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 174 des Gesetzes vom 29. März 2017 (BGBl. I S. 626) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 32 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird aufgehoben.
 - b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.
2. In § 47 Absatz 1 Nummer 3 wird vor dem Wort „Fahrdienstleiter“ das Komma gestrichen.

Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Die Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 4 tritt am [einsetzen: Angabe des Tages und Monats des Inkrafttretens dieser Verordnung sowie der Jahreszahl des dritten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit der vorliegenden Mantelverordnung sollen zwei Vertragsverletzungsverfahren beendet werden.

Das Vertragsverletzungsverfahren 2016/0726 hatte die EU-Kommission eingeleitet, weil die Richtlinie (EU) 2016/882 vom 1. Juni 2016 zur Änderung der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie 2007/59/EG in Bezug auf sprachliche Anforderungen nicht rechtzeitig bis zum 1. Juli 2016 in deutsches Recht umgesetzt worden ist.

Im Vertragsverletzungsverfahren 2014/4173 drängt die EU-Kommission auf die Beseitigung eines Widerspruchs zwischen § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung über die Untersuchung von Fahrzeugen und Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG zur Instandhaltung von Fahrzeugen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/882 und des oben genannten Änderungsbedarfs enthält die Mantelverordnung Änderungen

- der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und
- der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

III. Alternativen

Die Richtlinie (EU) 2016/882 kann nur durch Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung umgesetzt werden.

Der Widerspruch zwischen § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung über die Untersuchung von Fahrzeugen und Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG zur Instandhaltung von Fahrzeugen soll durch die Streichung der Regelung aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung aufgehoben werden. Alternativ könnte eine Fallunterscheidung formuliert werden, wonach § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung nur für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Richtlinie 2004/49/EG entfällt. Davon wurde abgesehen, weil bereits in § 4a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Pflicht zur Fahrzeuginstandhaltung verankert ist. Diese Vorgabe bezieht sich auf alle Fahrzeuge. Eine Regelungslücke ist daher nicht zu befürchten. Gemäß § 32 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung müssen alle Fahrzeuge weiterhin planmäßig wiederkehrend untersucht werden. Nach § 2 Absatz 1 Satz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung muss dieser Turnus, wenn die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, die je nach Fahrzeugeinsatz unterschiedliche zeitliche Staffelungen rechtfertigen. Damit bleibt die Anwendung der bisherigen zeitlichen Staffelung als anerkannte Regel der Technik weiterhin möglich.

IV. Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, Nummer 5 Buchstabe a und Nummer 15 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,

- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

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

Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie (EU) 2016/882 1:1 umgesetzt. Mit der Streichung von § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wird der Widerspruch zur europäischen Regelung über die Instandhaltung von Fahrzeugen beseitigt.

VI. Regelungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird positiv berührt. Durch die besonderen Sprachregelungen für Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken wird der Verkehrsträger Schiene gestärkt. Zudem führt die Streichung des § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu Erleichterungen in Bezug auf die Instandhaltung von Fahrzeugen. Starre zeitliche Untersuchungsintervalle sind nicht mehr zu berücksichtigen. Dies macht den Schienenverkehr wettbewerbs- und zukunftsfähiger, ohne die Sicherheit einzuschränken. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

3.1 Für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

3.2 Für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich der Erfüllungsaufwand. Die Minderung des Erfüllungsaufwandes kann aus den nachfolgenden Gründen nicht quantifiziert werden. Die Höhe der Reduktion dürfte aber zu vernachlässigen sein.

3.2.1 Ergänzung der Regelungen zu den sprachlichen Anforderungen für Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken, Anlage 7 Nummer 6 Satz 5 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Triebfahrzeugführer müssen die auf den Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken zugelassenen Sprachen nicht auf dem Niveau B 1 beherrschen, wenn die in Anlage 7 Nummer 6 Satz 5 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Geringere sprachliche Anforderungen führen zu einer Minderung des Erfüllungsaufwandes.

Um Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken von dem Sprachniveau B1 freizustellen, müssen gewisse Verfahrensschritte eingehalten und Maß-

nahmen getroffen werden, die mit einem gewissen Aufwand verbunden sind:

1. Der Unternehmer, der Triebfahrzeugführer auf solchen Strecken einsetzt, muss beim Eisenbahninfrastrukturunternehmer eine Freistellung der Triebfahrzeugführer von dem Sprachniveau B 1 beantragen.
2. Der Unternehmer muss nachweisen, dass er dafür Vorkehrungen getroffen hat, dass der Triebfahrzeugführer eine zugelassene Sprache derart versteht, dass er sich verständigen kann.
3. Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer muss die Freistellung gewähren.
4. Des Weiteren müssen die Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die von der Freistellung betroffen sind, im Rahmen des jeweiligen Sicherheitsmanagementsystems unterrichtet werden.

Bislang sind bereits nach § 21 Absatz 7 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung Abweichungen vom Sprachniveau B 1 für Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken zulässig. Voraussetzung ist, dass diese Abweichung in einer bis zum 31. Dezember 2015 zwischen den Eisenbahnen, den zuständigen Behörden oder den Staaten geschlossenen Vereinbarung zur Nutzung der Sprache eines Nachbarstaates geregelt ist. Um im Rahmen der Vereinbarungen zum Sprachregime Regelungen zu treffen, waren somit auch Verfahrensschritte einzuhalten und Vorkehrungen zu treffen. Der Erfüllungsaufwand ändert sich daher nicht.

3.2.2 Streichung der Regelung, Untersuchungen von Fahrzeugen alle sechs Jahre (Frist auf höchstens acht Jahre verlängerbar) durchzuführen, ex § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Nach den europäischen Vorschriften hat die für die Instandhaltung zuständige Stelle in eigener Verantwortung ein Instandhaltungssystem für Fahrzeuge festzulegen und somit den Zeitpunkt der Untersuchung eines Fahrzeugs selbst zu bestimmen. Hierbei hat sie die Betriebsstundenzahl oder die Kilometerleistung zu berücksichtigen. Außerdem sollten die Instandhaltungsintervalle an die spezifischen Gegebenheiten und die Historie der einzelnen Fahrzeuge, wie Störungen, Entgleisungen oder sonstige Ereignisse, angepasst werden. Staatlicherseits zeitlich vorgegebene Untersuchungsintervalle sind für die für die Instandhaltung zuständige Stelle hingegen nicht mehr vorgesehen. Dies ermöglicht eine auf den jeweiligen Betriebseinsatz eines Fahrzeugs abgestimmte flexiblere Instandhaltung, ohne an die starren Intervallzeiträume gebunden zu sein. Das Verfahren als solches ändert sich dabei nicht. Die Minderung des Erfüllungsaufwandes dürfte daher gering ausfallen.

3.3 Für die Verwaltung

Keiner.

4. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Es ist keine Befristung der Verordnung vorgesehen.

Dieses Regelungsvorhaben muss nicht evaluiert werden, weil das Vorhaben keine nennenswerte Änderung des Erfüllungsaufwandes verursacht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 2)

Zu Buchstabe a (§ 2 Nummer 5)

Die 2015 erfolgte Berichtigung der Richtlinie 2004/49/EG wird in das Zitat eingefügt.

Zu Buchstabe b (§ 2 Nummer 6)

Die Angabe der letzten Änderung der Richtlinie 2007/59/EG durch die Richtlinie (EU) 2016/882 wird aktualisiert.

Zu Buchstabe c (§ 2 Nummer 7)

Die 2015 erfolgte Berichtigung der Richtlinie 2008/57/EG wird in das Zitat eingefügt.

Zu Buchstabe d (§ 2 Nummer 8)

Die Angabe der letzten Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wird aktualisiert.

Zu Nummer 2 (§ 6)

Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 2)

Der Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 881/2004 wird gestrichen, weil diese Verordnung durch die Verordnung (EU) 2016/796 aufgehoben worden ist. Die neue Verordnung enthält keine Regelung zu Ausbildungsinhalten.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 5)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 6 Absatz 5)

Die drei seit 2015 erfolgten Berichtigungen der Richtlinie 2005/36/EG werden in das Zitat eingefügt.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 6 Absatz 5)

Die Angabe der letzten Änderung der Richtlinie 2005/36/EG durch den delegierten Beschluss (EU) 2016/790 wird aktualisiert.

Zu Nummer 3 (§ 21 Absatz 7)

Nach Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2016/882 wird festgelegt, dass Triebfahrzeugführer, die ihre Fahrerlaubnis gemäß der Richtlinie 2007/59/EG vor dem 1. Juli 2016 erhalten haben, die Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Deshalb können für diese Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken die zwischen Eisenbahnen, den zuständigen Behörden oder den Staaten bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 abgeschlossenen Vereinbarungen über die Sprachregime weiter angewendet werden.

Um eine einheitliche Handhabung des Freistellungsverfahrens durch das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu gewährleisten, muss sichergestellt sein, dass die selben Regelungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten. Ansonsten müsste das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterschiedliche Regelungen für unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen anwenden.

Aus diesem Grund wird eine dreijährige Übergangsfrist vorgesehen, innerhalb derer die Eisenbahninfrastrukturunternehmen das neue Freistellungsverfahren einführen können.

Zu Nummer 4 (Anlage 7 Nummer 6 Sätze 5 bis 7)

Anlage 7 Nummer 6 Satz 5 setzt Artikel 1 und den Anhang der Richtlinie (EU) 2016/882 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG in Bezug auf sprachliche Anforderungen um. Für Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken werden hinsichtlich der sprachlichen Anforderungen Erleichterungen geschaffen. Triebfahrzeugführer müssen die auf diesen Strecken zugelassene Sprache nicht auf dem Niveau B 1 beherrschen. Dafür sind die in Satz 5 beschriebenen Verfahren einzuhalten und Vorkehrungen zu treffen. Hiermit wird sichergestellt, dass die betreffenden Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sich im Regelbetrieb, bei Unregelmäßigkeiten und in Notfällen verständigen können.

Gemäß Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2016/882 wird angenommen, dass Triebfahrzeugführer, die ihre Fahrberechtigung vor dem 1. Juli 2016 erlangt haben, die Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Das bedeutet für das Freistellungsverfahren, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen für diese Triebfahrzeugführer keinen Nachweis nach Anlage 7 Nummer 6 Satz 5 erbringen muss, sondern lediglich nachzuweisen ist, dass sie dem Sprachenregime der vormals geltenden, zwischen Eisenbahnen, den zuständigen Behörden oder den Staaten bis zum Ablauf des 31. Dezember 2015 abgeschlossenen Vereinbarungen genügen. Eine entsprechende Regelung sieht Anlage 7 Nummer 6 Satz 6 vor.

In den übrigen Fällen muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Freistellung nach dem in Satz 5 vorgesehenen Verfahren beantragen. Da keine direkte Rechtsbeziehung zwischen Triebfahrzeugführer und Eisenbahninfrastrukturunternehmer besteht, gilt das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnverkehrsunternehmens als Nachweis, dass die sprachlichen Anforderungen für jeden individuell betroffenen Triebfahrzeugführer erfüllt sind. Dieser ist gemäß Anlage 7 Nummer 6 Satz 7 im Rahmen der nach § 21 Absatz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz erforderlichen Vereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmer und Eisenbahnverkehrsunternehmer zu führen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

Zu Nummer 1 (§ 32)

Zu Buchstabe a (§ 32 Absatz 3)

Die Regelung in § 32 Absatz 3 wird aufgehoben. Diese sah eine Untersuchung von Fahrzeugen alle sechs Jahre vor, wobei die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen mehrmals bis zu einem Jahr auf höchstens acht Jahre verlängerbar war. Die Regelung in § 32 Absatz 3 steht im Widerspruch zu der Regelung in Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG über die Instandhaltung von Fahrzeugen.

Nach Artikel 14a Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG muss jedem Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen sein. Nach Artikel 14a Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG muss die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem betriebssicheren Zustand sind. Hierfür muss diese Stelle sicherstellen, dass die Fahrzeuge entsprechend den fahrzeugspezifischen Instandhaltungsunterlagen und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung und den Bestimmungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, instandgehalten werden. Diese europäischen Regelungen sind durch § 4a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes umgesetzt.

In Abschnitt 4.5 der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (TSI WAG) sowie in Abschnitt 4.2.12.3 der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI LOC&PAS) wird festgelegt, wie die Unterlagen zur Begründung des Instandhaltungskonzepts und die Instandhaltungsaufzeichnungen zusammengesetzt sein müssen. Das ist die Dokumentation, die die für die Instandhaltung zuständige Stelle zu erstellen hat. In dem Instandhaltungskonzept sind die Festlegung und Ausgestaltung der Instandhaltungstätigkeiten zu erläutern. Die Unterlagen müssen Daten enthalten, anhand deren die Kriterien für die Untersuchungen und Instandhaltungsintervalle festgelegt werden können. Deswegen sollen keine allgemeinen Instandhaltungsintervalle auf gesetzlicher Basis vorgegeben werden.

Nach den europäischen Vorschriften hat die für die Instandhaltung zuständige Stelle in eigener Verantwortung den Zeitpunkt der Untersuchung eines Fahrzeugs selbst zu bestimmen. Hierbei hat sie die Betriebsstundenzahl oder die Kilometerleistung zu berücksichtigen. Außerdem sollten die Instandhaltungsintervalle an die spezifischen Gegebenheiten und die Historie der einzelnen Fahrzeuge, wie Störungen, Entgleisungen oder sonstige Ereignisse, angepasst werden.

Zu Buchstabe b (§ 32 Absatz 4)

Als Folgeänderung der Aufhebung des bisherigen Absatzes 3 wird der bisherige Absatz 4 der neue Absatz 3.

Zu Nummer 2 (§ 47 Absatz 1 Nummer 3)

Aufgrund einer früheren Änderung des § 47 Absatz 1 ist das Komma in Nummer 3 stehen geblieben, das nun gestrichen wird.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Sie wird vorbehaltlich der Regelung in Artikel 1 Nummer 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Im Hinblick auf die Regelung in § 32 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden. Die durch diese Verordnung vorgesehenen Änderungen müssen daher schnellstmöglich erfolgen.

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/882 durch den Gesetzgeber hätte bis zum 1. Juli 2016 erfolgen müssen. Die durch die Umsetzung bedingte Anpassung der Schienennetz-Nutzungsbestimmungen durch die betroffenen Unternehmen hingegen kann wegen des nach § 20 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes erforderlichen Verfahrens nur mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf bewältigt werden, der mit drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung als angemessen anzusehen ist.