

## **Änderungsantrag**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Patrick Döring, Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 16/2703, 16/3037, 16/4169 –**

### **Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 16/2703 in der Fassung der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit folgenden Änderungen anzunehmen:

1. § 5 Abs. 1e wird wie folgt gefasst:

„(1e) Abweichend von § 5 Abs. 1a und 1c 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 Sicherheitsberichts nach Nummer 2 an die Europäische Eisenbahnagentur;
4. die Koordinierung auf europäischer Ebene;
5. die Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten 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 gemäß § 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;
5. 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. § 7d wird wie folgt gefasst:

„§ 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. Gegebenenfalls 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.“

Berlin, den 31. Januar 2007

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

## **Begründung**

### **Allgemeines**

Die Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 17. Januar 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 Gesetzentwurfs in der Form dieses Änderungsantrags 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 Nummer 1 (§ 5)**

Die Zuständigkeit des Bundes als Sicherheitsbehörde gilt ausschließlich für die in Satz 1 Nr. 1 bis 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 bis 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 des Satzes 3 Nr. 6 dient der Umsetzung der Aufgabe der Überwachung der nationalen Sicherheitsvorschriften, die von öffentlichen Eisenbahnen festgelegt werden, mit der Ausnahme der Regelungen von Betreibern von Regionalbahnen sowie Netzen des Regionalverkehrs, die keiner Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung bedürfen.

**Zu Nummer 2 (§ 7d)**

Nach Artikel 13 Abs. 1 Satz 4 und 5 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.

Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten 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.