

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über die Gewährleistung der Sicherheit der Eisenbahnen in Deutschland

I. Einführung

Der Deutsche Bundestag hat in seiner Sitzung am 22. April 2010 die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Bundestagsdrucksache 17/1459 angenommen, mit der die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Bundestagsdrucksache 17/1162 empfohlen wurde.

Mit diesem Antrag wird die Bundesregierung aufgefordert, ein Konzept für eine Weiterentwicklung der Gewährleistung der Sicherheit der Eisenbahnen in Deutschland vorzulegen, welches insbesondere die Aspekte der Stärkung der Verantwortung und der Rechte des Betriebsleiters, der Anpassung der Regelungen zum Bau und Betrieb sicherer Fahrzeuge, der Verbesserung der Fahrgastrechte, der Harmonisierung von Instandhaltungsvorschriften in der Europäischen Union (EU), der Förderung der Entwicklung und Erprobung innovativer Schienenfahrzeuge im Hinblick auf einen sicheren und automatisierten Betrieb und der Prüfung, ob zukünftig eine externe Überprüfung der Triebfahrzeuge bzw. Waggons durch Dritte notwendig und sinnvoll ist, beinhaltet.

Für die Bundesregierung besitzt die Sicherheit im Eisenbahnverkehr höchste Priorität. Sie hat daher ein hohes Interesse an der Weiterentwicklung der Gewährleistung der Sicherheit der Eisenbahnen in Deutschland, wie es im Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gefordert wird. Sie legt nunmehr, nachdem zu maßgeblichen Fragen der notwendige Abstimmungsprozess mit den Dachverbänden von Bahnindustrie und Eisenbahnunternehmen abgeschlossen ist, dem Deutschen Bundestag ihren Bericht zu den im Antrag aufgeführten Aspekten vor.

II. Gesetzliche Verpflichtung zum sicheren Bau und Betrieb von Eisenbahnen

In Deutschland sind die Eisenbahnen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen) gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen

und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Normiert werden damit Sicherheitspflichten mit dem Ziel, Schäden zu vermeiden (Betreiberverantwortung). Diese mit der Bahn-Strukturreform im Dezember 1993 gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn und schließt insoweit einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern aus. Den Eisenbahnunternehmen bietet sich somit ein vor allem auch vom Deutschen Bundestag geforderter Handlungsspielraum für die Wahl der Mittel und Wege, die zu dem jeweiligen Schutzziel führen. Auch ist es im Hinblick auf eine ständige technische Fortentwicklung wenig sinnvoll, technische Sachverhalte des Eisenbahnwesens staatlicherseits bis ins letzte Detail zu normieren.

Die „Betreiberverantwortung“ nach § 4 Absatz 1 AEG entspricht dem europäischen Recht gemäß 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“ („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“), die in Deutschland mit der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes am 16. April 2007 in nationales Recht umgesetzt wurde.

Damit die Eisenbahnunternehmen in Deutschland ihrer gesetzlichen Verpflichtung entsprechen, müssen sie ein Sicherheitsmanagement nachweisen. Dies kann bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die keine grenzüberschreitenden Verkehre betreiben, mit Hilfe eines Betriebsleiters entsprechend den Regelungen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und der Eisenbahn-Betriebsleiterverordnung erfolgen. Betriebsleiter sind für das Sicherheitsmanagement verantwortlich. Sie genießen gegenüber der

Geschäftsführung besondere gesetzlich verankerte Rechte zur Wahrung der Sicherheitsbelange in Abwägung zu geschäftlichen Interessen (§ 5 Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV). Sie erhalten nach besonderer staatlicher Prüfung ihre Zulassung (Eisenbahnbetriebsleiterprüfungsverordnung – EBPV). Die Bestellung zum Betriebsleiter bedarf der Bestätigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde. Sie kann gemäß des § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes widerrufen werden, wenn öffentliches Interesse gefährdet ist.

III. Eisenbahnaufsicht

Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung des einschlägigen EU-Rechts, des AEG und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen sichergestellt. Dabei ist es primäre Aufgabe der Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitspflichten zu überwachen und Gefahren abzuwehren, die aus dem Betrieb einer Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen.

Die Eisenbahnen werden durch die behördliche Überwachung nicht von ihrer Verantwortung gemäß § 4 Absatz 1 AEG entbunden, denn die materiellen Sicherheitspflichten liegen bei den Eisenbahnunternehmen und nicht bei der Aufsichtsbehörde.

Gegenstand der Eisenbahnaufsicht ist zum einen die Beachtung der Verpflichtungen der Eisenbahnen aus dem AEG, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und anderen Verordnungen, die auf dem AEG beruhen. Zum anderen umfasst sie auch die Beachtung einschlägiger EU-rechtlicher Regelungen, etwa von EU-Verordnungen, sowie bestehender zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Sie erstreckt sich unter anderem auf:

- die unternehmensbezogene Aufsicht, d. h. die Kontrolle, ob die Eisenbahnen in organisatorischer, personeller und wirtschaftlicher Hinsicht ihren Verpflichtungen im Rahmen der Betreiberverantwortung nach § 4 Absatz 1 AEG in geeigneter und ausreichender Weise nachkommen (Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements)
- die objektbezogene Aufsicht, d. h. das stichprobenartige Überwachen des ordnungsgemäßen Zustandes und der genehmigten Nutzung der Anlagen
- die Marktaufsicht, d. h. die stichprobenweise Überwachung, ob in Verkehr gebrachte Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen entsprechen

Für die Eisenbahnen des Bundes, für nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland und für nichtbundeseigene Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, nimmt die Aufgaben der mit europäischem Recht (RL 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) vorgeschriebenen nationalen Sicherheitsbehörde in Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Eisenbahnaufsichtsbehörde wahr. Für die sonstigen nichtbundeseigenen

Eisenbahnen führen die Länder die Eisenbahnaufsicht durch.

Die Eisenbahnaufsicht durch das EBA wird durch strukturierte, sich stetig weiterentwickelnde und in Verwaltungsvorschriften dokumentierte personelle Rahmenbedingungen einheitlich ausgeübt. Diese Verfahren gewährleisten eine hohe Überwachungsqualität.

Das EBA hat aufgrund der Erkenntnisse aus der Verwaltungspraxis der letzten Jahre und aufgrund geänderter europäischer Vorgaben unter anderem die Prozesse der Eisenbahnaufsicht über Infrastrukturanlagen neu gestaltet. Dabei hat es auch geänderte personelle Rahmenbedingungen beachtet. Sowohl im Bereich der Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen als auch über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen sind Anfang 2010 neue Verwaltungsverfahren in Kraft getreten.

IV. Bericht zu den besonderen Aspekten auf Bundestagsdrucksache 17/1162

Das Eisenbahnsystem in Deutschland verfügt generell über ein hohes Sicherheitsniveau; dieses Sicherheitsniveau wird auch europäisch durch die o. a. Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit gewährleistet, die in Deutschland in nationales Recht umgesetzt ist. Unbestritten ist dabei, dass die Sicherheit in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt, soweit nach vernünftigem Ermessen durchführbar, stetig weiter verbessert werden sollte.

IV.1 Stärkung der Verantwortung und der Rechte des Betriebsleiters

Die EBV und die EBPV sind seit dem Jahr 2000 in Kraft und seit dem Jahr 2001 in der praktischen Anwendung, nachdem es zuvor nur in Landeseisenbahngesetzen die Forderung nach einem Eisenbahnbetriebsleiter gab, nicht jedoch bei den Eisenbahnen des Bundes. Die EBV wurde im Zuge der Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in nationales Recht an die europäischen Anforderungen angepasst.

Anlass für die Schaffung eines Eisenbahnbetriebsleiters auch bei den Eisenbahnen des Bundes war die Notwendigkeit, bei der aus der Bahnreform als privatrechtlich organisiertes Unternehmen entstandenen Deutsche Bahn AG (DB AG) die Verantwortlichkeiten für sicherheitsbezogene Verfahren und Abläufe zu identifizieren. Allerdings lässt sich auf europäischer Ebene der Betriebsleiter als zwingender Bestandteil eines Sicherheitsmanagementsystems nicht durchsetzen, weil dies als ein zu starker Eingriff in die Organisationshoheit des Unternehmens verstanden wird.

Nach den bisherigen Erfahrungen seit dem Jahr 2001 haben sich die eisenbahnrechtlichen Vorgaben zum Eisenbahnbetriebsleiter grundsätzlich bewährt. Insbesondere wird durch die in der EBV unbeschadet der Verantwortung des Unternehmens ausdrücklich dem Betriebsleiter zugewiesene persönliche Sicherheitsverantwortung eine

besondere Motivation und Verpflichtung geschaffen, sich für die sicherheitlichen Belange einzusetzen. Durch § 4 und 5 EBV werden dem Eisenbahnbetriebsleiter bereits weitgehende Rechte und Pflichten eingeräumt, um alle für ihn erkennbaren Sicherheitsprobleme aufzugreifen und Maßnahmen zu deren Lösung vorzuschlagen. Maßgebend für die Wahrnehmung der Aufgaben des Betriebsleiters ist, innerhalb des Unternehmens ein Vertrauensverhältnis zwischen der Unternehmensführung, dem Eisenbahnbetriebsleiter und dem gesamten Personal herzustellen.

Aufgrund der Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung der EBV ist eine Änderung der EBV in einigen Punkten zu erwägen. Dies wird im Rahmen der anstehenden Rechtsetzung zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/110/EG (Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft) geprüft.

IV.2 Der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG (Artikel 4 Absatz 3 und 4) konforme Regelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz zum Bau und Betrieb sicherer Fahrzeuge

Zwischenzeitlich konnte eine mit dem Verband der Deutschen Bahnindustrie (VDB) und der DB AG konsensual abgestimmte Änderung für den § 4 Absatz 1 AEG gefunden werden.

In § 4 Absatz 1 AEG ist die Sicherheitspflicht bislang allein den Eisenbahnen zugewiesen. Die Änderung des § 4 Absatz 1 AEG soll die gegenwärtige Verantwortungsverteilung im Eisenbahnsektor widerspiegeln, wie es auch die Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG (Artikel 4 Absatz 3 und 4) für den Bau und Betrieb sicherer Fahrzeuge vorsieht.

Die Sicherheitspflichten werden nunmehr den Eisenbahnen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und Herstellern derart zugeordnet, dass sie der europäischen Sicherheitsrichtlinie entsprechen und darüber hinaus die Marktgegebenheiten widerspiegeln. Neben den Eisenbahnen wird auch sonstigen Haltern von Eisenbahnfahrzeugen (dazu können auch die Hersteller zählen) die Verpflichtung zugewiesen, ihren Betrieb sicher zu führen sowie Fahrzeuge und Zubehör in betriebssicherem Zustand zu halten. Mit der Änderung wird berücksichtigt, dass sich die Gegebenheiten im Eisenbahnmarkt maßgeblich verändert haben. Nicht mehr allein die Eisenbahnen können die Genehmigung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen beantragen, sondern mittlerweile auch Halter von Eisenbahnfahrzeugen und Hersteller. Deshalb ist die Verantwortung dafür, dass Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Genehmigung zur Inbetriebnahme sicher gebaut sind, demjenigen zuzuweisen, der den Antrag zur Genehmigung stellt. Die Anforderungen an einen sicheren Bau von Fahrzeugen und Zubehör sind in der EBO sowie in der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) geregelt und bedürfen keiner weiteren gesetzlichen Regelung.

Die Verpflichtung für die Eisenbahnen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten, bleibt unverändert.

Das Gesetzgebungsverfahren dazu wird in Kürze eingeleitet werden.

IV.3 Verbesserung der Fahrgastrechte im Hinblick auf rechtzeitige und umfassende Informationen über Alternativen bei Zugausfällen, auch über ausreichende Fahrzeugkapazitäten, über den Regel-fahrplan hinausgehende Angebote sowie gegebenenfalls zum Umgang mit minderjährigen Fahrgästen

Die Verkehrsministerkonferenz hat sich in ihrer Konferenz am 6./7. Oktober 2010 mit dem Stand der Fahrgastrechte und der Frage der Notwendigkeit weiterer Verbesserungen befasst. Sie kam dabei einstimmig zu folgendem Beschluss (Auszug):

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum Stand der Fahrgastrechte im Bereich der Schiene, der Busverkehre sowie des Schiffsverkehrs zur Kenntnis.
2. Sie stellt fest, dass vor weiteren Verbesserungen der Fahrgastrechte in diesen Bereichen die Erfahrungen mit den im Wesentlichen im Jahr 2009 erst eingeführten Regelungen einer vertieften Prüfung bedürfen.
3. Das BMVBS wird gebeten, in einem detaillierten Bericht über die Erfahrungen (insbesondere hinsichtlich Fallzahlen, Beschwerdegegenstände, Entscheidungspraxis, Akzeptanz bei den Fahrgästen und Kosten) sowie über Verbesserungsmöglichkeiten auf der Basis der dann vorliegenden Erfahrungen im Herbst 2011 erneut zu informieren.

Die Bundesregierung wird der Verkehrsministerkonferenz und auch dem Deutschen Bundestag entsprechend berichten.

IV.4 Harmonisierung von Instandhaltungsvorschriften in der EU und hierzu notwendige Initiativen

Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Sorge „... dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Gemeinschaftsrechts sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.“

Dieser Auftrag wird in Absatz 3 konkretisiert: „Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Haftung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Fahrwegbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt wird, indem

diese verpflichtet werden, die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – durchzuführen, nationale Sicherheitsvorschriften und -normen anzuwenden und ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einzuführen.“

Das Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF) am 1. Juli 2006 brachte neue Vorschriften über Verträge für die Fahrzeugnutzung mit sich. Fahrzeughalter sind nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen einzustellen. Die frühere RIV – Vereinbarung zwischen den Eisenbahnunternehmen ist nicht mehr in Kraft und wurde teilweise durch eine neue privatrechtliche und freiwillige Vereinbarung (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, AVV) zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrzeughaltern ersetzt, nach der Letztere für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge zuständig sind. Um diesen Änderungen Rechnung zu tragen und die Durchführung des Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG über Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen zu erleichtern, hat die Europäische Kommission eine Änderung dieser Richtlinie vorgenommen. Mit der Richtlinie 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG wurden in Artikel 14a Maßgaben zur Instandhaltung von Fahrzeugen eingeführt. Die Instandhaltungsanforderungen werden im Zusammenhang mit der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, insbesondere als Teil der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) „Fahrzeuge“, erarbeitet. Die Kommission wird dazu gegebenenfalls die einschlägigen TSI ändern, wobei sie das in der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems vorgesehene Verfahren anwendet.

Am 29. Juni 2009 bildete die Katastrophe von Viareggio den beklagenswerten Höhepunkt einer Reihe von Eisenbahnunfällen im Zusammenhang mit gebrochenen Radsätzen von Güterwagen. Die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Sicherheitsbehörde (ERA) haben darauf hin im Ergebnis einer am 8. September 2009 in Brüssel durchgeführten europäischen Sicherheitskonferenz zum Thema „Eisenbahnsicherheit – der Weg nach vorn“ die Bildung einer Sonderarbeitsgruppe „Instandhaltung von Güterwagen“ unter der Leitung der ERA beschlossen, an der Deutschland auch durch das EBA beteiligt war. Im Januar 2010 berichtete diese Arbeitsgruppe über ihre Erkenntnisse; mittlerweile haben die Ergebnisse auf europäischer Ebene ihren Niederschlag in konkreten Maßnahmen gefunden, die der Regelungsausschuss für Eisenbahn-Interoperabilität und -Sicherheit (RISC) in seiner 59. Sitzung am 14./15. Dezember 2010 positiv zur Kenntnis genommen hat. Dies bedeutet, dass die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten das Ergebnis mittragen.

Darüber hinaus enthält der Entwurf einer Kommissionsverordnung über die Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen (Arbeitsdokument 04/49-DV31) Regelungen zur ordnungsgemäßen Dokumentation von Instandhaltungsmaßnahmen. Der

RISC hat am 15. Dezember 2010 auch diesem Entwurf zugestimmt. Die Bundesregierung erwartet, dass der Sektor dies als Selbstverpflichtung auch praktizieren wird. Es bestehen derzeit allerdings keine Vollzugsmöglichkeiten, falls der Sektor seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Daher wird die Bundesregierung, sofern sich bei der Umsetzung des EWT (European Wheelset Traceability) Mängel herausstellen, bei der Europäischen Kommission eine größere Verbindlichkeit der Vorgaben einfordern.

IV.5 Förderung der Entwicklung und Erprobung innovativer Schienenfahrzeuge im Hinblick auf einen sicheren und automatisierten Betrieb

Die Entwicklung und Erprobung innovativer Schienenfahrzeuge ist grundsätzlich eine Aufgabe der Hersteller von Schienenfahrzeugen und auch der Betreiber als Besteller. Dabei besteht auch die Möglichkeit der Projektförderung aus Forschungsmitteln des Bundes.

Der VDB hat einen Arbeitskreis Innovation und Technologie eingerichtet, in dem die im VDB vertretenen Systemhäuser und -lieferanten für Schienenfahrzeuge diesbezügliche Handlungsfelder koordinieren. Dabei liegt ein besonderer Aspekt in der Migrierbarkeit der Entwicklungen in die heutige Bahntechnik. Forschungsthemen müssen so definiert werden, dass sowohl neue als auch bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge mit technischen Neuerungen aus- bzw. nachgerüstet werden können. Aufgrund der Lebensdauer von Schienenfahrzeugen von ca. 30 bis 40 Jahren ist dieser Aspekt von erheblicher Bedeutung.

Zudem ist der deutsche Eisenbahnsektor zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene auf funktionierende, stabile und effiziente Festlegungen und Prozesse für die Herstellung und Zulassung von neuen bzw. umgebauten Schienenfahrzeugen von der Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme angewiesen. Hierzu wurden in einem vom BMVBS geführten Optimierungsprojekt mit allen am Herstellungs- und Zulassungsprozess maßgeblich Beteiligten effiziente Regelungswege geschaffen. Die Ergebnisse sind in einem „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ als Leitfaden für die Herstellung und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen niedergelegt und sollen den Anwendern eine verständliche Zusammenfassung über alle zu berücksichtigenden Verfahrenselemente und Verantwortlichkeiten geben. Dieser Leitfaden hat für alle an der Zulassung von Schienenfahrzeugen beteiligten Parteien empfehlenden Charakter.

IV.6 Prüfung, ob zukünftig eine externe Überprüfung der Triebfahrzeuge bzw. Waggons durch Dritte notwendig und sinnvoll ist

Zunächst ist auf die unter Ziffer II dargestellte besondere Situation im Eisenbahnsystem hinzuweisen, bei der die Eisenbahnen eine gesetzliche Verpflichtung zur Gewährleistung der Betriebssicherheit haben. Dies gilt insbesondere auch für die Instandhaltung von Fahrzeugen (siehe auch Ziffer IV. 4). Jedem Fahrzeug wird vor Inbetrieb-

nahme eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die zertifiziert und im nationalen Fahrzeugregister registriert sein muss. Diese Stelle gewährleistet, dass – unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen nach § 4 Absatz 1 AEG – die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem betriebs-

sicheren Zustand sind. Dies wird entsprechend der Maßgabe in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/EG) von der nationalen Sicherheitsbehörde exklusiv überwacht (siehe auch Ziffer III). Eine externe Überprüfung der Eisenbahnfahrzeuge stünde demnach im Widerspruch zum europäischen Recht.

