

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

#### **A. Problem und Ziel**

Bislang können die Hersteller zwar die Genehmigung zur Inbetriebnahme eines Fahrzeuges beantragen, wobei im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) aber Sicherheitspflichten in § 4 Absatz 1 den Eisenbahnen sowie in § 31 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 und § 32 Absatz 1 Nummer 1 den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen zugewiesen sind. Aus diesem Grund wird das AEG angepasst, damit neben den Eisenbahnen und den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen jetzt auch den Herstellern die Verantwortung dafür zugewiesen wird, dass Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme genügen. Die Änderung des § 4 Absatz 1 AEG soll die gegenwärtige Verantwortungsverteilung im Eisenbahnsektor widerspiegeln, wie es auch die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in Artikel 4 Absatz 3 und 4 für den Bau und Betrieb sicherer Fahrzeuge vorsieht.

Ferner besteht ein Bedürfnis, dem Eisenbahn-Bundesamt die Befugnis zu übertragen, technische Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes festzulegen.

Am 1. Dezember 2009 ist der Vertrag von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in Kraft getreten. Hiernach ist die Europäische Union als Rechtsnachfolgerin an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten. Aus diesem Grund sind die Bezugnahmen auf die Europäischen Gemeinschaften entsprechend anzupassen. Darüber hinaus dient das Änderungsgesetz der Rechtsbereinigung und der Klarstellung von Vorschriften.

#### **B. Lösung**

Auf der vorgenannten Grundlage werden die Sicherheitspflichten den Eisenbahnen, den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und den Herstellern derart zugeordnet, dass sie der europäischen Sicherheitsrichtlinie entsprechen und darüber hinaus die Marktgegebenheiten widerspiegeln. Mit der Änderung des Gesetzes wird demjenigen, der den Antrag auf Genehmigung zur Inbetriebnahme stellt, die Verantwortung dafür zugewiesen, dass Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme genügen.

Außerdem wird eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, durch die dem Eisenbahn-Bundesamt die Festlegung von technischen Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes übertragen werden kann.

Auch werden redaktionelle Anpassungen auf Grund des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon vorgenommen.

### **C. Alternativen**

Es bestehen keine Alternativen, weil die Änderungen die Marktgegebenheiten widerspiegeln, den EU-Vorgaben entsprechen und der Klarstellung dienen. Außerdem würde ohne Subdelegation an das Eisenbahn-Bundesamt das Vereinfachungspotential nicht genutzt werden.

### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

Bund

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

### **E. Sonstige Kosten**

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen durch dieses Gesetz keine Kosten, denn die Ausweitung der Verantwortung auf Hersteller dafür, dass die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme sicher gebaut sind, führt nicht zu steigenden Kosten beim Hersteller. Entspricht ein Fahrzeug nicht den Anforderungen, dann wird die Genehmigung zur Inbetriebnahme versagt oder mit Nebenbestimmungen versehen. Dies wiederum kann zur Folge haben, dass der Hersteller dem Abnehmer gegenüber zur zivilrechtlichen Haftung verpflichtet ist. Dies kann dann zu Kosten beim Hersteller führen. Solche Kosten können dem Hersteller aber bereits nach derzeitiger Rechtslage entstehen. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

### **F. Bürokratiekosten**

Für Wirtschaft, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder abgeschafft.

In § 33 AEG wird eine Informationspflicht formal aufgehoben, die aber nunmehr in der Informationspflicht des § 4 Absatz 2 AEG aufgeht. Diese Änderung hat keine Auswirkungen auf die Bürokratiekosten der Wirtschaft.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin,  Januar 2012

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen  
Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1  
NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 888. Sitzung am 14. Oktober 2011 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

## Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 2a und 2b werden jeweils die Wörter „Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften“ durch die Wörter „Mitgliedstaates der Europäischen Union“ ersetzt.
2. § 4 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 4

#### Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes

(1) Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit

1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und
  2. an den Betrieb
- genügen.

(2) Ist in einer Rechtsvorschrift für die Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur oder eines Fahrzeuges eine Genehmigung vorgeschrieben, dann können Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder Hersteller die Genehmigung zur Inbetriebnahme beantragen.

(3) Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet,

1. ihren Betrieb sicher zu führen,
2. Fahrzeuge und Zubehör in betriebssicherem Zustand zu halten und
3. an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

(4) Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen, haben ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 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 Richt-

linie 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“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44, L 220 vom 21.6.2004, S. 16), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist, einzurichten und über dessen Inhalt Aufzeichnungen zu führen. Die übrigen Eisenbahnen haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt Aufzeichnungen zu führen.

(5) Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt

1. die Erteilung von Baufreigaben, Zulassungen und Genehmigungen,
  2. die Abnahmen, Prüfungen, und Überwachungen
- auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen. § 5 Absatz 5 bleibt unberührt.

(6) Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zum Gegenstand seines Unternehmens machen.“

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden

- aa) in Nummer 2 nach den Wörtern „Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt und
- bb) am Ende das Wort „sichergestellt“ durch das Wort „überwacht“ ersetzt.

b) Absatz 1f wird wie folgt gefasst:

„(1f) Dem Bund obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen. Der Bund nimmt die Aufgabe nach Satz 1 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Untersuchungsbehörde wahr. Dieses kann jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Falle der Beauftragung hat das Eisenbahn-Bundesamt die Befugnisse der Untersuchungsbehörde, soweit die Befugnisse zur Durchführung der beauftragten Untersuchungshandlungen erforderlich sind.“

4. § 5a Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden, die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften erforderlich sind.“

5. In § 6 Absatz 8 und 9 werden jeweils die Wörter „der Europäischen Gemeinschaften“ durch die Wörter „der Europäischen Union“ ersetzt.

6. § 7a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 2 Nummer 1 ist abweichend von Absatz 2 nicht erforderlich für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die

1. einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, und
2. keine grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.“

- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft“ durch die Wörter „Mitgliedstaat der Europäischen Union“ ersetzt.

7. In § 7c Absatz 2 werden im einleitenden Satzteil nach dem Wort „Antrag“ die Wörter „für bestimmte Schienennetze oder Schienenwege“ eingefügt.

8. § 26 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 werden die Wörter „Organen der Europäischen Gemeinschaften“ durch die Wörter „Organen der Europäischen Union“ ersetzt.

- b) In Absatz 4 Nummer 1 werden jeweils nach den Wörtern „Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.

- c) Absatz 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Ermächtigung nach Absatz 2 gilt für diese Eisenbahnen insoweit, als sie die Eisenbahninfrastruktur von öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen benutzen.“

- d) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen

mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates dem Eisenbahn-Bundesamt die Befugnis zum Erlass einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6, ganz oder teilweise zu übertragen, soweit technische Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betroffen sind. Rechtsverordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; auf diese Rechtsverordnungen ist Absatz 3 Satz 1 und 5 nicht anzuwenden.“

9. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 2c und 5 werden aufgehoben.

- b) In Nummer 9 werden nach den Wörtern „Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.

10. § 31 wird wie folgt gefasst:

„§ 31

Selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb

Für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen und nicht die Voraussetzungen des § 2 Absatz 1 und 2 erfüllen, gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.“

11. § 32 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

- bb) Nummer 1 wird aufgehoben.

- cc) Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden die Nummern 1 bis 3.

- b) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.

12. § 33 wird aufgehoben.

13. In § 1 Absatz 1 Satz 2 und § 25b Absatz 1 werden jeweils nach den Wörtern „Europäischen Gemeinschaften“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.

## Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### Allgemeines

Bislang können die Hersteller zwar die Genehmigung zur Inbetriebnahme eines Fahrzeuges beantragen, wobei im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) aber Sicherheitspflichten in § 4 Absatz 1 den Eisenbahnen sowie in § 31 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 und § 32 Absatz 1 Nummer 1 den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen zugewiesen sind. Aus diesem Grund wird das AEG angepasst, damit neben den Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen jetzt auch den Herstellern die Verantwortung dafür zugewiesen wird, dass Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme genügen. Die Änderung des § 4 Absatz 1 AEG soll die gegenwärtige Verantwortungsverteilung im Eisenbahnsektor widerspiegeln, wie es auch die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in Artikel 4 Absatz 3 und 4 für den Bau und Betrieb sicherer Fahrzeuge vorsieht.

Auf der vorgenannten Grundlage werden die Sicherheitspflichten den Eisenbahnen, sonstigen Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und Herstellern derart zugeordnet, dass sie der europäischen Sicherheitsrichtlinie entsprechen und darüber hinaus die Marktgegebenheiten widerspiegeln. Mit der Änderung des Gesetzes wird demjenigen, der den Antrag auf Genehmigung zur Inbetriebnahme stellt, die Verantwortung dafür zugewiesen, dass Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme genügen.

Ferner wird eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, durch die dem Eisenbahn-Bundesamt die Festlegung von technischen Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes übertragen werden kann. Zudem werden redaktionelle Anpassungen vorgenommen, die durch das Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft begründet sind. Denn mit Inkrafttreten dieses Vertrags ist die Europäische Union als Rechtsnachfolgerin an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten. Aus diesem Grund sind die Bezugnahmen auf die Europäischen Gemeinschaften entsprechend anzupassen. Darüber hinaus dient das Änderungsgesetz der Rechtsbereinigung und der Klarstellung von Vorschriften.

Es bestehen keine Alternativen zu diesem Gesetz, weil die Änderungen die Marktgegebenheiten widerspiegeln, den EU-Vorgaben entsprechen und der Klarstellung dienen. Außerdem würde ohne Subdelegation an das Eisenbahn-Bundesamt das Vereinfachungspotential nicht genutzt werden.

#### Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes – GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG) zu.

#### Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

##### Bund

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

##### Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

#### Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen durch dieses Gesetz keine Kosten, denn die Ausweitung der Verantwortung auf Hersteller dafür, dass die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme sicher gebaut sind, führt nicht zu steigenden Kosten beim Hersteller. Entspricht ein Fahrzeug nicht den Anforderungen, dann wird die Genehmigung zur Inbetriebnahme versagt oder mit Nebenbestimmungen versehen. Dies wiederum kann zur Folge haben, dass der Hersteller dem Abnehmer gegenüber zur zivilrechtlichen Haftung verpflichtet ist. Dies kann dann zu Kosten beim Hersteller führen. Solche Kosten können dem Hersteller aber bereits nach derzeitiger Rechtslage entstehen. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

#### Bürokratiekosten

Für die Wirtschaft, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder abgeschafft.

In § 33 AEG wird eine Informationspflicht formal aufgehoben, die aber nunmehr in der Informationspflicht des § 4 Absatz 2 AEG aufgeht. Diese Änderung hat keine Auswirkungen auf die Bürokratiekosten der Wirtschaft.

#### Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Fünfte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

#### Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

### B. Zu den einzelnen Vorschriften

#### Zu Artikel 1 (AEG)

##### Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 2a und 2b)

Mit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ist die Euro-

päische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten. Sie ist deren Rechtsnachfolgerin und besitzt Rechtspersönlichkeit (Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 47 des Vertrags über die Europäische Union). Deshalb wird der geänderten Rechtslage auf der Ebene des europäischen Rechts Rechnung getragen: Die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften sind nunmehr als Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu bezeichnen.

#### **Zu Nummer 2 (§ 4)**

Absatz 1 enthält die Regelung aus § 2 Absatz 1 Satz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Vorschrift legt allgemein fest, dass Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge den an sie gestellten Anforderungen in Bezug auf den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und den Betrieb entsprechen müssen. Das Erfüllen der Anforderungen betreffend den Bau, auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu begrenzen, soll verdeutlichen, dass diese Anforderungen sich nicht auf den Bauprozess, sondern auf das Bauprodukt beziehen. Hierbei sind beispielsweise auch die Vorschriften aus dem Umweltbereich zu beachten. Diese Verpflichtung richtet sich an den für die Eisenbahninfrastruktur bzw. das Fahrzeug jeweils Verantwortlichen.

In Absatz 2 wird die Antragsbefugnis für eine Genehmigung zur Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur oder eines Fahrzeuges geregelt. Die bislang nur in der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) mit begrenztem Anwendungsbereich vorhandene Regelung für die Berechtigung zur Antragstellung auf Erteilung einer Genehmigung zur Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems wird allgemeingültig in das AEG übernommen.

Als genereller Begriff für die Zulassung, die in § 32 EBO unter „Abnahme“ und in den §§ 6 und 7 TEIV unter „Inbetriebnahmegenehmigung“ aufgeführt ist, wird der Begriff „Genehmigung zur Inbetriebnahme“ eingeführt. Antragsbefugt sind neben den Eisenbahnen die Hersteller sowie die Halter nach § 31, die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, und die Halter nach § 32, die nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen.

An die Antragsbefugnis ist die Verantwortung dafür geknüpft, dass Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Genehmigung zur Inbetriebnahme sicher gebaut sind. Die Verantwortung bezieht sich demnach nicht auf den Ablauf des Bauprozesses, sondern auf das Bauprodukt. Die Verantwortung wird demjenigen zugewiesen, der den Antrag auf eine Genehmigung stellt. Denn bestehen Mängel, dann hat dies Auswirkungen auf die Genehmigung. Sie kann verweigert oder mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Anforderungen an einen sicheren Bau sind in der EBO sowie in der TEIV geregelt und bedürfen keiner weiteren gesetzlichen Regelung. Mit der neuen Regelung wird deshalb die Verpflichtung für Eisenbahnen, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen, aufgehoben.

Mit der Regelung in Absatz 2 wird auch die Umrüstung und Erneuerung gemäß § 9 TEIV berücksichtigt, da auch für diese Arbeiten eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist.

Von dieser Regelung ebenfalls erfasst ist auch die Beantragung einer Ausnahme nach § 3 Absatz 1 EBO. Das Verfah-

ren nach § 3 Absatz 1 EBO ist dem Verfahren auf Erteilung einer Genehmigung zur Inbetriebnahme vorgeschaltet. Bei Zulassung einer Ausnahme ist diese Bestandteil der Genehmigung zur Inbetriebnahme.

Fahrzeuge öffentlicher Eisenbahnen müssen in der Regel den Anforderungen der Interoperabilität genügen; in der Praxis wird daher die zuständige Behörde für die Genehmigung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen öffentlicher Eisenbahnen künftig grundsätzlich das Eisenbahn-Bundesamt sein.

In Absatz 3 werden Sicherheitspflichten der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen festgeschrieben.

Von der Regelung erfasst sind also neben den Eisenbahnen die Halter nach den §§ 31 und 32 sowie die Hersteller, die mit Erhalt einer Genehmigung zur Inbetriebnahme als Halter in das Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen werden, wenn zum Zeitpunkt der Zulassung noch kein Abnehmer gefunden wurde.

Die Sicherheitspflichten der Halter werden aus den §§ 31 und 32 in den § 4 übernommen.

Auch beim Halter nach § 32 verbleiben im Hinblick auf den sicheren Betrieb Resttätigkeiten, bei denen der sichere Betrieb gewährleistet werden muss, nämlich im Rahmen der Bereitstellung seiner Fahrzeuge. Dann hat der Halter gegebenenfalls Rangierfahrten auf dem eigenen Gelände durchzuführen. In dem Fall hat er auch einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Die Verpflichtung, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken, wird auch dem Halter nach § 32 zugewiesen. Dies bedeutet für ihn, dass er Informationen über das Fahrzeug sowie das technische Equipment der Eisenbahn, bei der die Fahrzeuge eingestellt sind, zur Verfügung stellen muss.

Die unveränderte Verpflichtung für Eisenbahnen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebsfähigem Zustand zu halten, ist in Satz 2 enthalten. Da für den sicheren Bau derjenige verantwortlich ist, der die Genehmigung zur Inbetriebnahme stellt, aber nicht jede Eisenbahninfrastruktur einer solchen Genehmigung bedarf, ist die Verantwortung für den sicheren Bau explizit zu regeln.

Die Regelung des Absatzes 4 schreibt auf gesetzlicher Ebene die Verpflichtung für Eisenbahnen fest, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG einzurichten und zu dokumentieren. Diese Regelung enthält keine neue Verpflichtung, vielmehr wird zur Klarstellung der Anforderungen nach § 7a Absatz 2 und 3 sowie § 7c Absatz 2 AEG zur Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung diese dort bestehende Pflicht in Absatz 4 aufgenommen. Auch die übrigen Eisenbahnen müssen ein System einrichten, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten, und hierüber Aufzeichnungen führen. Hierbei können sich die Eisenbahnen an den Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie orientieren. Eine solche Verpflichtung ergibt sich aus § 5 Absatz 1 der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV).

Als Folgeänderung werden die bisherigen Absätze 2 und 3 die Absätze 5 und 6, wobei Absatz 5 redaktionell ohne inhaltliche Änderung angepasst wurde.

**Zu Nummer 3** (§ 5)**Zu Buchstabe a** (Absatz 1)**Zu Doppelbuchstabe aa** (Absatz 1 Nummer 2)

Nach dem Vertrag von Lissabon ist die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten. Deshalb sind die Bezugnahmen auf die Europäischen Gemeinschaften redaktionell anzupassen. Da aber mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon das Recht der Europäischen Gemeinschaften nicht außer Kraft getreten ist, sind die Bezugnahmen auf die Europäischen Gemeinschaften neben den neuen Bezugnahmen beizubehalten.

**Zu Doppelbuchstabe bb** (Absatz 1 am Ende)

Artikel 4 Absatz 3 und 4 der Richtlinie 2004/49/EG ordnet die Sicherheitsverantwortung den Eisenbahnen, Haltern und Herstellern zu. Die Sicherheitsbehörde hat nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a, c und e der Richtlinie 2004/49/EG eine Aufsichtsfunktion zu erfüllen. Eine Verantwortung der Sicherheitsbehörde, die Einhaltung der Rechtsvorschriften sicherzustellen, geht darüber hinaus und ist daher anzupassen.

**Zu Buchstabe b** (Absatz 1f)

Zuständige Behörde zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb ist auf der Eisenbahninfrastruktur, die der Aufsicht des Bundes unterliegt, allein die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes. Dies wird nun in Absatz 1f klar gestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt wird nur tätig, wenn es mit Untersuchungshandlungen beauftragt wird.

**Zu Nummer 4** (§ 5a Absatz 2)

In Absatz 2 wird die durch ein Redaktionsversehen stehen gebliebene Nummer 3 bereinigt: Durch das Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) wurde die Nummer 3 in § 5a Absatz 2 eingefügt. Bei der kurz darauf durch das Sechste Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497) erfolgten Änderung der Vorschrift, durch die die numerische Aufzählung der Normadressaten durch eine abstrakte Umschreibung ersetzt wurde, ist dies übersehen worden, so dass deren Ersetzung nicht angeordnet wurde. Dies wird nun durch die Bereinigung nachgeholt. Am materiellen Normgehalt ändert sich dadurch nichts, weil die in Nummer 3 genannten Normadressaten von der abstrakten Formulierung „denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden,“ erfasst werden.

**Zu Nummer 5** (§ 6 Absatz 8 und 9)

Siehe Begründung zu Nummer 1.

**Zu Nummer 6** (§ 7a)**Zu Buchstabe a** (Absatz 3)

Um eine Sicherheitsbescheinigung zu erhalten, muss ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, und
2. die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienenwegen erfüllen

sowie das Vorliegen beider Voraussetzungen nachweisen.

Wenn ein Unternehmen mit einem bestellten und bestätigten Eisenbahnbetriebsleiter ausschließlich Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland erbringt, ist es nach Absatz 3 lediglich von der Nachweispflicht über die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems im Rahmen der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung entbunden. Es muss aber ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben und hierüber Aufzeichnungen führen.

Die Dokumentationspflicht über ein Sicherheitsmanagementsystem ist zudem ausdrücklich in § 5 Absatz 1 EBV vorgeschrieben: „... die Aufgaben des Betriebsleiters“ sind „... in einer Geschäftsanweisung zusammenzufassen, die auch die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems nach Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG ... enthalten muss.“ Diese Regelung ist auch einstimmige Beschlusslage aller Eisenbahnaufsichtsbehörden im Eisenbahnsicherheitsbeirat.

Hintergrund dieser Regelung ist, dass im europäischen Recht die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung mit Sicherheitsmanagementsystem vorgesehen ist; die Eisenbahnen in Deutschland wollten aber überwiegend an dem System des Betriebsleiters festhalten. Deshalb musste eine Regelung gefunden werden, durch die das Betriebsleitersystem den Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie genügt. Dies wurde mit der entsprechenden Ergänzung in § 5 EBV geschaffen und durch die Änderung des § 7a Absatz 3 klar gestellt.

**Zu Buchstabe b** (Absatz 4 Satz 1)

Siehe Begründung zu Nummer 1.

**Zu Nummer 7** (§ 7c Absatz 2)

Nach Absatz 2 ist eine Sicherheitsgenehmigung für konkrete Schienennetze oder Schienenwege zu erteilen. In der Sicherheitsgenehmigung sind je nach Antragstellung die konkreten Netze bzw. Strecken aufzuführen, für die die Genehmigung gilt. Es wird somit klar gestellt, dass die Sicherheitsgenehmigung streckenbezogen und nicht unternehmensbezogen erteilt wird.

**Zu Nummer 8** (§ 26)**Zu Buchstabe a** (Absatz 1 Satz 1 Nummer 11)

Da mit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten ist, sind in Nummer 11 die erwähnten Organe als Organe der Europäischen Union zu bezeichnen.

**Zu Buchstabe b** (Absatz 4 Nummer 1)

Siehe Begründung zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

**Zu Buchstabe c** (Absatz 5 Satz 2)

Zur Rechtsbereinigung wird in Satz 2 der stehen gebliebene § 24 Absatz 3 gestrichen, der durch eine vorangegangene Gesetzesänderung bereits weggefallen war.

**Zu Buchstabe d** (Absatz 8)

Zur Durchführung baulicher Maßnahmen kann es erforderlich werden, technische Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion von Betriebsanlagen, die zur Erfüllung der Grundsatzanforderung des Bauordnungsrechts oder der Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung notwendig und daher regelmäßig anzuwenden sind, ergänzend zu den allgemein geregelten Anforderungen festzulegen. Es ist sinnvoll, dass dies von der Behörde erfolgt, die über die besten Kenntnisse dieser Einzelheiten verfügt. Daher soll dem Eisenbahn-Bundesamt im Wege der Subdelegation (Artikel 80 Absatz 1 Satz 4 GG) die Befugnis zum Erlass einer Rechtsverordnung eingeräumt werden, mit der die notwendige rechtsatzmäßige Konkretisierung erfolgt. Die Befugnis umfasst ausschließlich Regelungen für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes gemäß § 2 Absatz 6.

**Zu Nummer 9** (§ 28 Absatz 1)**Zu Buchstabe a** (Nummer 2c und 5)

Zur Bereinigung des Gesetzestextes wird Nummer 2c aufgehoben. Mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497) ist in § 7d eine Anerkennungspflicht von Schulungseinrichtungen festgeschrieben worden. Ein Verstoß gegen die Genehmigungspflicht einer Schulungseinrichtung kann somit nach der derzeitigen Rechtslage nicht mehr vorliegen. Ein Verstoß gegen die Anerkennungspflicht ist in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung mit Bußgeld bewehrt.

Zur Rechtsbereinigung wird zudem Nummer 5 aufgehoben, die Bezug auf den bereits gestrichenen § 24 Absatz 1 Satz 2 nimmt.

**Zu Buchstabe b** (Nummer 9)

Siehe Begründung zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

**Zu Nummer 10** (§ 31)

Entsprechend § 32 Absatz 1 wird der § 31 ergänzt um „wenn nichts anderes bestimmt ist“, damit klar gestellt ist, dass Halter, die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen und keine Eisenbahnen sind, beispielsweise Normadressat von weiteren Vorschriften sein können.

**Zu Nummer 11** (§ 32)**Zu Buchstabe a** (Absatz 1)**Zu Doppelbuchstabe aa** (Absatz 1)

Auf Grund der Streichung der nachfolgenden Absätze 2 und 3 bleibt nur der erste Absatz übrig, so dass die bestehende Absatzgliederung nunmehr überflüssig und somit zu streichen ist.

**Zu Doppelbuchstabe bb** (Nummer 1)

Mit der Neuregelung von § 4 ist § 32 Absatz 1 Nummer 1 aufzuheben.

**Zu Doppelbuchstabe cc** (Nummer 2 bis 4)

Auf Grund der Streichung von Nummer 1 werden die bisherigen Nummern 2 bis 4 die Nummern 1 bis 3.

**Zu Buchstabe b** (Absatz 2 und 3)

Als Folgeänderung zu Absatz 1 Nummer 1 und § 4 sind die Absätze 2 und 3 aufzuheben.

**Zu Nummer 12** (§ 33)

Mit der Neuregelung des § 4 ist § 33 aufzuheben.

**Zu Nummer 13** (§ 1 Absatz 1 Satz 2 und § 25b Absatz 1)

Siehe Begründung zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

**Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Regelungsentwurf werden keine Informationspflicht für Wirtschaft, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger eingeführt bzw. geändert. Eine Informationspflicht der Wirtschaft wird aufgehoben. Diese Änderung hat keine Auswirkungen auf die Bürokratiekosten der Wirtschaft.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 888. Sitzung am 14. Oktober 2011 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 2** (§ 4 Absatz 1a – neu – AEG)

In Artikel 1 Nummer 2 ist in § 4 nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

„(1a) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet,

1. die für die Erarbeitung von Lärmkarten nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlichen Daten zur Eisenbahninfrastruktur und zum Verkehr der Eisenbahnen auf den Schienenwegen den für die Ausarbeitung von Lärmkarten zuständigen Behörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen,
2. bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mitzuwirken.“

Begründung

Sowohl für die Lärmkartierung nach § 47c BImSchG als auch für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG benötigen die jeweils zuständigen Behörden (EBA und landesrechtlich zuständige Behörden) umfassende Daten und Informationen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, in der Regel der Deutschen Bahn AG. Nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie der EU sind in Lärmaktionsplänen umfassende Informationen zu bereits durchgeführten und in Planung befindlichen Maßnahmen vorgesehen und langfristige Strategien zu beschreiben. Über diese Information verfügen vorrangig die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Eine im AEG festgeschriebene Pflicht zur Datenbereitstellung für die Lärmkartierung würde die Informationsbeschaffung für die zuständigen Behörden wesentlich erleichtern, da die Daten- und Informationsweitergabe durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung nicht ausreicht. Die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden sind auf die Mitwirkung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen angewiesen, um alle Belange von Verkehr und Lärmschutz angemessen berücksichtigen zu können. Eine Verpflichtung zur Mitfinanzierung von Lärmschutzmaßnahmen wird durch die Ergänzung nicht bewirkt.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a<sub>2</sub> – neu –**  
(§ 5 Absatz 1e Nummer 4a – neu – AEG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a<sub>2</sub> einzufügen:

„a<sub>1</sub>) In Absatz 1e wird nach Nummer 4 folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. die Eisenbahnaufsicht über Halter, deren Fahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister nach § 25a registriert sind;““

Begründung

Dem Bund obliegt gemäß § 5 Absatz 1e Nummer 7 AEG die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters. Diese Aufgabe wurde dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Sicherheitsbehörde gemäß Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zugewiesen.

Im Fahrzeugeinstellungsregister werden die sicherheitsrelevanten Daten der Fahrzeuge geführt, die auf dem transeuropäischen Eisenbahnnetz verkehren. Zur Klarstellung sollte daher die Aufsicht über die Halter, deren Fahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister registriert sind, dem Bund zugewiesen werden.

3. **Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c – neu –**  
(§ 5 Absatz 2 Satz 2 AEG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe c anzufügen:

„c) In Absatz 2 wird Satz 2 wie folgt gefasst:

„Die Landesregierung kann dem Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahnaufsicht einschließlich der Untersuchung von Unfällen und gefährlichen Ereignissen sowie die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen auf der Grundlage einer Vereinbarung ganz oder teilweise übertragen.““

Begründung

Durch die Bestimmung, dass die Eisenbahnaufsicht übertragen werden kann, soll klargestellt werden, dass es nicht im Belieben des Eisenbahn-Bundesamtes liegt, sich mit den Ländern über die Wahrnehmung der Aufgabe zu vereinbaren. Im Übrigen, insbesondere an der Pflicht zur Abgeltung auf der Grundlage einer Vereinbarung, ändert sich dadurch nichts.

Dass die Untersuchung von Unfällen zumindest im Aufsichtsbereich der Länder, der von der europarechtlichen Verpflichtung zur Schaffung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsbehörde nicht betroffen ist, zum Aufgabenumfang der Eisenbahnaufsicht gehört, ergibt sich zwar aus § 5a Absatz 1. Allerdings ist das Eisenbahn-Bundesamt nicht mehr bereit, diese Aufgaben für die Länder wahrzunehmen. Die vorgeschlagene Ergänzung stellt klar, dass die Aufgabe zu übernehmen ist, wenn es das Land wünscht. Da die meisten Länder nicht über die erforderlichen fachlichen Ressourcen im Eisenbahnbereich verfügen, ist sonst eine Aufgabenerfüllung im Interesse der Sicherheit nicht mehr gewährleistet. Die Regelung hatte sich über 90 Jahre lang bewährt und sollte beibehalten werden. Das Eisenbahn-Bundesamt verfügt über die erforderlichen Möglichkeiten, denn sonst wäre

auch eine Übertragung der Unfalluntersuchung durch die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes gemäß § 5 Absatz 1f nicht möglich. Das schließt nicht aus, dass in besonderen Fällen die Amtshilfe der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in Anspruch genommen wird.

**4. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a und Buchstabe b – neu – (§ 5a Absatz 2 und Absatz 2a – neu – AEG)**

In Artikel 1 ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

„4. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden < weiter wie Vorlage >“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden können gegenüber den Eisenbahnen Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Geräusche, Erschütterungen und Luftverunreinigungen auch auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen treffen.““

**Begründung**

Der Bundesrat hatte in seiner 882. Sitzung am 15. April 2011 eine Entschließung zur Verminderung des Bahnlärms gefasst, die unter anderem eine Eingriffsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen vorschlug (siehe Bundesratsdrucksache 151/11 (Beschluss)).

Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gegenwärtig im Wesentlichen auf Verkehrs-, Wettbewerbs- und Sicherheitsaspekte beschränkt. Im Unterschied zum übrigen Verkehrsrecht enthält das AEG keine Anforderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz oder zu anderen Umweltbereichen. Die Geltung anderer Rechtsvorschriften, etwa des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, heilt dies nicht, so dass bei dem bestehenden hohen Sanierungsbedarf unter anderem im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung die Schaffung entsprechender Befugnisse des EBA und der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder notwendig ist.

**5. Zu Artikel 1 Nummer 7a – neu – (§ 14 Absatz 4 Satz 3a – neu – AEG)**

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

„7a. In § 14 Absatz 4 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Grundsätze für Entgeltbestandteile, die den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs

Rechnung tragen, werden in einer Rechtsverordnung nach § 26 Absatz 1 Nummer 6 und 7 geregelt.““

**Begründung**

Die bisher in § 21 Absatz 2 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) enthaltene Regelung, dass das vom Betreiber eines Schienenweges festzulegende Wegeentgelt einen Entgeltbestandteil umfassen kann, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt, wobei nach der Größenordnung der verursachten Auswirkungen zu differenzieren ist, ist gerade angesichts der auch grundgesetzlich verankerten Rechte des Bundesrates bei diesem wichtigen verkehrs- und umweltpolitischen Thema eine zu weit gefasste Ermächtigung für den unternehmerisch agierenden Betreiber eines Schienenweges. Da der Betreiber eines Schienenweges zudem grundsätzlich kein eigenes wirtschaftliches Interesse daran hat, wirksame Regelungen zum Schutz der Umwelt einzuführen, ist insgesamt eine verordnungsrechtliche Regelung angezeigt. Es ist daher im Allgemeinen Eisenbahngesetz klarzustellen, dass mindestens die maßgeblichen Grundsätze eines lärmabhängigen Trassenpreissystems durch den Verordnungsgeber selbst zu regeln sind.

In Artikel 80 Absatz 2 GG ist ausdrücklich festgelegt, dass „Rechtsverordnungen der Bundesregierung oder eines Bundesministers ... über die Grundsätze der Erhebung des Entgelts für die Benutzung der Einrichtungen der Eisenbahnen des Bundes und über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen“ vorbehaltlich anderweitiger bundesgesetzlicher Regelung, der Zustimmung des Bundesrates bedürfen. Dies ist bei Grundsätzen für Entgeltbestandteile, die den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung tragen, zweifellos der Fall.

Entsprechend hat der Bundesrat am 24. September 2010 einen Verordnungsentwurf zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise durch Änderung der EIBV beschlossen (siehe Bundesratsdrucksache 553/10 (Beschluss)). Der Bund hat jedoch auf diesen Beschluss nicht reagiert und stattdessen am 5. Juli 2011 mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG eine Eckpunktevereinbarung abgeschlossen, die Grundsätze für die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise festlegt, deren Wirksamkeit und Rechtssicherheit zweifelhaft ist. Damit werden die Mitwirkungsrechte des Bundesrates umgangen. Eine Diskussion mit den Ländern hat dazu bislang nicht stattgefunden.

**6. Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe d (§ 26 Absatz 8 Satz 1 AEG)**

In Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe d ist in § 26 Absatz 8 Satz 1 nach dem Wort „Konstruktion“ das Wort „ausschließlich“ einzufügen.

**Begründung**

Es ist klarzustellen, dass die Ermächtigung des Eisenbahn-Bundesamtes, ohne Zustimmung des Bundesrates technische Einzelheiten für Betriebsanlagen festzulegen, nur dann zulässig sein soll, wenn nur Eisenbahnen des Bundes betroffen sind.

## Anlage 4

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

**Zu Nummer 1** (Artikel 1 Nummer 2 – § 4 Absatz 1a – neu – AEG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit der Maßgabe zu, die vorgeschlagenen Regelungen statt in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufzunehmen. Die Pflicht zur Bereitstellung „vorhandener“ Daten durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Ausarbeitung von Lärmkarten ergibt sich schon jetzt aus § 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Eine Erweiterung der Mitwirkungspflichten gehört daher rechtssystematisch in den sechsten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und nicht in das Allgemeine Eisenbahngesetz. Es wird daher vorgeschlagen, den Gesetzentwurf um einen neuen Artikel 2 zu ergänzen und hierin folgende Ergänzungen in das Bundes-Immissionsschutzgesetz einzufügen:

## „Artikel 2

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 47c Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die für die Erarbeitung von Lärmkarten erforderlichen Daten zur Eisenbahninfrastruktur und zum Verkehr der Eisenbahnen auf den Schienenwegen den für die Ausarbeitung von Lärmkarten zuständigen Behörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.“

2. Nach § 47d Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken.““

## Erfüllungsaufwand

## Verwaltung

Eine erweiterte Mitwirkungspflicht bei der Datenbereitstellung führt beim Eisenbahn-Bundesamt zu einer Reduzierung von Arbeits- und Kommunikationsaufwand sowie von Vergabekosten. Aktuell würde sich für den Teil „Verarbeitung Bahndaten“ eine Reduzierung der Kosten von 250 000 bis 500 000 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt ergeben.

Bei der Lärmaktionsplanung werden die zuständigen Behörden von Bund und Ländern in erheblichem Maße entlastet, da mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen künftig eine sachkompetente Stelle als einheitlicher Ansprechpartner mitwirkt.

## Wirtschaft

Für die Vervollständigung des bestehenden Datenbestandes zur Lärmkartierung fällt nur ein einmaliger Aufwand an. Der finanzielle Aufwand wird wesentlich geringer sein als der prognostizierte Aufwand beim Eisenbahn-Bundesamt, der bei etwa 250 000 bis 500 000 Euro liegt. Für die künftige Datenpflege und Datenübermittlung wird sich der Aufwand nicht in relevanter Weise vom jetzigen unterscheiden, so dass nur geringer zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht.

Für die Lärmaktionsplanung wird aufgrund bisheriger Erfahrungen von rund 1 000 Gemeinden ausgegangen, die einen Lärmaktionsplan prüfen oder erstellen. Der Erfüllungsaufwand aufgrund der Mitwirkung bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen wird vorrangig darin bestehen, Informationen über Lärminderungsmaßnahmen an den jeweiligen Schienenstrecken zu übermitteln und zu den von den Gemeinden übermittelten Vorschlägen für Lärminderungsmaßnahmen Stellungnahmen abzugeben. Bei Lärmaktionsplänen, die auf überregionaler Ebene vorbereitet oder erstellt werden, dürfte zusätzlich die Teilnahme an jeweils einer Informationsveranstaltung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich sein. Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird ein Bedarf in der Größenordnung von zwei bis vier Personalstellen abgeschätzt.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass seit längerem viele Anfragen zu bereits durchgeführten, zu geplanten oder zu möglichen Maßnahmen von den für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden an die Deutsche Bahn AG gestellt werden. Die Bearbeitung dieser Anfragen und die Teilnahme an Veranstaltungen verursachen bereits jetzt Aufwand und Kosten. Die vorgesehene Pflicht zur Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung umfasst somit zu einem großen Teil Tätigkeiten und Aufgaben, die schon jetzt im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken wahrgenommen werden.

## Bürger

Für den Bürger entstehen keine zusätzlichen Kosten.

**Zu Nummer 2** (Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a<sub>1</sub> – neu – § 5 Absatz 1e Nummer 4a – neu – AEG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu und wird im nächsten, bereits anstehenden Gesetzgebungsverfahren, dem Verfahren zum Siebten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, hierzu einen Vorschlag vorlegen.

**Zu Nummer 3** (Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c – neu – § 5 Absatz 2 Satz 2 AEG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit der Maßgabe zu, dass aus der anzufügenden Regelung eindeutig hervorgeht, dass es sich um eine Vereinbarung zur Organleihe zwischen dem Bund und dem

jeweiligen Land handelt, die einvernehmlich getroffen werden muss. Entgegen der vom Bundesrat vorgeschlagenen Regelung ist eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Landesregierung und dem Eisenbahn-Bundesamt nicht möglich.

Dieser Vorschlag hat Anpassungen der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung zur Folge.

Die Länder müssen dem Bund den mit den übertragenen Aufgaben verbundenen Aufwand erstatten.

Ein Erfüllungsaufwand entsteht nicht durch diese Regelung, sondern ergibt sich erst aus der Vereinbarung zwischen dem jeweiligen Land und dem Bund.

**Zu Nummer 4** (Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a und Buchstabe b – neu – § 5a Absatz 2 und Absatz 2a – neu – AEG)

Die Bundesregierung wird den erneuten Vorschlag des Bundesrates zum Anlass nehmen, zu prüfen, ob im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden gegenüber den Eisenbahnen eine Anordnungsbefugnis zum Schutz der Umwelt geschaffen werden sollte. Im Bereich des Lärmschutzes sind im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits ordnungspolitische Maßnahmen perspektivisch angedacht.

Nach Auffassung der Bundesregierung bedarf es aber neben der Ermächtigungsgrundlage eines abgestimmten Handlungskonzeptes und Maßnahmebündels, um eine Eingriffsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zum Schutz der Umwelt und der Bevölkerung vor Lärm und Erschütterung aus dem Eisenbahnbetrieb effektiv anwenden zu können. Voraussetzung hierfür ist eine der Aufgabe gerecht werdende personelle und sachliche Ausstattung des EBA. Daher kann der Aufgabenwahrnehmung durch das EBA nur unter Haushaltsvorbehalt zugestimmt werden. Der Mehraufwand wäre im Einzelplan 12 aufzufangen. Diese Aufgabe wird somit voraussichtlich erst mittelfristig zu erfüllen sein.

**Zu Nummer 5** (Artikel 1 Nummer 7a – neu – § 14 Absatz 4 Satz 3a – neu – AEG)

Der Vorschlag des Bundesrates wird im laufenden Verfahren nicht weiter verfolgt werden, da die Bundesregierung plant, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Vorschriften zur Entgeltregulierung neu regelt.

Im Rahmen dieses Gesetzentwurfs, der sich zurzeit in der Ressortabstimmung befindet, wird die Bundesregierung den Vorschlag des Bundesrates prüfen.

**Zu Nummer 6** (Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe d – § 26 Absatz 8 Satz 1 AEG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

