

# AEG / ERegG

Kühling / Otte

2020

ISBN 978-3-406-71324-8

C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei  
[beck-shop.de](https://beck-shop.de)

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](https://beck-shop.de) steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

[beck-shop.de](https://beck-shop.de) hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird [beck-shop.de](https://beck-shop.de) für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

Vorschriften. Diese werden im Inbetriebnahmezeitpunkt zwar nicht verdrängt, bekommen jedoch danach eine öffentlich-rechtliche Pflicht zur Seite gestellt.

Ist die Eisenbahninfrastruktur in Betrieb genommen, muss sie „in betriebssicherem Zustand“ gehalten werden. Eine „Betriebspflicht“ – d.h. die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur betriebsbereiten, d.h. dauerhaft befahrbaren Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur – ist damit nicht gemeint. Diese ist in § 11 Abs. 1 S. 1 verankert, jedoch nur bei Betreibern von Schienenwegen und Betreibern von Serviceeinrichtungen.<sup>35</sup> Mit „in betriebssicherem“ ist jedoch ein Zustand gemeint, der umfassend als „sicher“ i. S. d. Abs. 1 Nr. 2 qualifiziert werden kann. Das Ende dieser Verpflichtung ist nicht bestimmt. Jedoch kann man davon ausgehen, dass diese endet, sobald die Eisenbahninfrastruktur außer Betrieb genommen, also „stillgelegt“ wird. Für bestimmte Infrastrukturen ist dabei ein förmliches Stilllegungsverfahren zu absolvieren, siehe § 11.

#### IV. Umsetzung der Sicherheitspflicht und deren Dokumentation (Abs. 4)

**1. Eisenbahnen mit Sicherheitsgenehmigung bzw. -bescheinigung (Satz 1).** In erster Linie sind die Sicherheitsanforderungen durch die **Aufstellung und Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS)** zu gewährleisten. Durch seine Verfahren sollte das SMS gewährleisten, dass menschlichen Fähigkeiten und Grenzen und den Einflüssen auf die menschliche Leistungsfähigkeit durch die Anwendung von Wissen über den Faktor Mensch und anerkannten Verfahren Rechnung getragen wird.<sup>36</sup> Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung (SiBe) oder Sicherheitsgenehmigung (SiGe) benötigen, müssen zwingend ein solches SMS haben. Der Verweis geht hierbei noch auf die „alte“ Richtlinie<sup>37</sup>, er ist aber mittlerweile als Verweis auf Art. 9 der inzwischen in Kraft getretenen aktuellen **EU-Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie (SRL)**<sup>38</sup> zu lesen, denn Absatz 4 setzt die Verpflichtung nach Art. 4 Abs. 1 Buchstabe d) iii) SRL ins deutsche Recht um. In den Absätzen 2 bis 5 des Art. 9 SRL werden der Umfang und die Anforderungen an ein solches SMS beschrieben. Dazu hat die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) auf ihrer Internetseite auch einen Handlungsleitfaden veröffentlicht, der zur Orientierung bei der Aufstellung dienen kann. Je größer ein EIU/EVU ist, desto sinnvoller ist ein solches SMS, da dieses weniger personenorientiert, sondern organisatorisch/prozessorientiert ist<sup>39</sup> – und dennoch bleibt der „Faktor Mensch“ unerlässlich: Fehlendes Verantwortungsbewusstsein vermag auch ein noch so perfektes SMS nicht zu kompensieren. Individuelle Verantwortlichkeit und kollektive, firmeninterne Regeln müssen hier Hand in Hand gehen, um einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Eine positive Sicherheitskultur<sup>40</sup> ist dabei zu fördern.<sup>41</sup>

In diesem Zusammenhang ist auch die **Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV)**<sup>42</sup> noch bedeutsam. Für die Eisenbahnen ist hier insbesondere die Mitteilungspflicht für ihre geänderten Sicherheitsvorschriften nach § 3 Abs. 2 S. 1 und die Pflicht zur Erstellung eines jährlichen Sicherheitsberichts nach § 6 an die Sicherheitsbehörde beachtlich.

<sup>35</sup> Näher hierzu siehe die Kommentierung zu § 11 Abs. 1.

<sup>36</sup> Erwägungsgrund Nr. 18 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.5.2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138, S. 102 ff.).

<sup>37</sup> Wobei durch Art. 1 Nr. 3 des 5. Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (BGBl. I 2019, S. 347) die Verweise als ersten Schritt die in 2015 erfolgte Berichtigung der EU-Eisenbahnsicherheitsrichtlinie (SRL) redaktionell berücksichtigen werden. Das Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz) wird eventuell in einem zweiten Schritt die aktuelle SRL zitieren.

<sup>38</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.5.2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138, S. 102 ff.).

<sup>39</sup> Zur Philosophie der europäischen Eisenbahnsicherheitsrichtlinie, vgl. *Kühlwetter*, in: *Kühlwetter/Brauner* (Hrsg.), *Eisenbahnunfall*, S. 7 (11 ff.).

<sup>40</sup> Hierzu instruktiv *Dünnebier*, ERI 2018, 246 ff.

<sup>41</sup> Erwägungsgrund Nr. 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.5.2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138, S. 102 ff.).

<sup>42</sup> Vom 5.7.2007 (BGBl. I, S. 1305, 1318).

- 23 **2. Übrige Eisenbahnen (Satz 2).** Satz 2 vervollständigt die Intention des Satzes 1. Denn der Gesetzgeber hat sich entschieden, dass alle Eisenbahnen – auch solche ohne SiBe/SiGe-Pflicht –, also auch die „übrigen Eisenbahnen“, die zwar kein formalisiertes, eher aufwändiges SMS benötigen, nicht aus der Umsetzung ihrer Sicherheitspflicht herausfallen sollen. Auch sie müssen – freilich in Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes – etwas tun. Gelegentlich hört man in der Praxis, Satz 2 statuiere ein „SMS light“. Doch dies ist nicht zutreffend. S. 2 bestimmt lediglich, dass diese EIU/EVU sich **ebenfalls Regeln** geben sollen, wie sie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gewährleisten möchten. Dabei sind sie sehr frei und können diese Regeln an ihre z. T. sehr individuellen Verhältnisse und Betriebsformen und -größen – oft sind es **klein- und mittelständische Betriebe (KMU) oder Museum- und Tourismusbahnen** – anpassen. Vielfach verfügen diese Eisenbahnen bereits jetzt über solche Regeln, z. B. in Gestalt von SBV<sup>43</sup>, Unfallmeldetafeln, Wartungsintervallvorschriften, Bedienungsanweisungen, Störungsbücher, etc. Solche Regelungen für einen sicheren Eisenbahnbetrieb, die auch die Verantwortlichkeiten funktionell-abstrakt abgrenzen – dies meint „in nicht personenbezogener Form“ – und zumessen, sind mit „Aufzeichnungen an die öffentliche Sicherheit“ gemeint. Bei der Aufstellung können somit schon vorhandene Regelungen integriert, modifiziert oder genutzt werden, sodass kein neuer Aufwand entsteht. Orientierung kann hier ein Branchen-Regelwerk bieten.<sup>44</sup> Wichtig ist, dass diese Aufzeichnungen stets aktuell gehalten werden und die Eintragungen auch von den verantwortlichen Personen – i. d. R. der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)<sup>45</sup> – kontrolliert werden.

#### V. Aktualisierung der Sicherheitspflicht (Abs. 5)

- 24 **1. Kennzeichnungspflicht (Satz 1).** Damit der Eisenbahnbetrieb und das Betriebspersonal jederzeit stets nur über die aktuell gültigen Betriebsvorschriften verfügen, müssen außer Kraft gesetzte oder überholte Dokumente unverzüglich als solche gekennzeichnet werden. „**Unverzüglich**“ heißt dabei ohne schuldhaftes Zögern. Es darf nicht sein, dass bei gleichzeitigem Vorhandensein, damit eine verworrene Vorschriftenlage einhergehend, unklar bleibt, was gilt. Denn im Gefahrenfall ist schnelles, präzises Handeln erforderlich; für eine Aufklärung darüber, welche Anweisung nun gilt, bleibt oft keine Zeit. Außerdem können daraus neue Gefahren für den Eisenbahnbetrieb erwachsen.
- 25 Der Kennzeichnungspflicht ist genüge getan, wenn ein **Dritter** eindeutig erkennen könnte, was formell gilt, und was nicht mehr gültig ist. Bei alten Vorschriften muss daher formell genau gekennzeichnet werden (mit Datum und ggf. sogar einer Uhrzeit), ab wann sie nicht mehr gelten. Ab diesem Zeitpunkt der Außerkraftsetzung beginnt die Aufbewahrungspflicht nach Satz 2.
- 26 **2. Aufbewahrungspflicht (Satz 2).** Diese Pflicht soll es ermöglichen, **gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb nachträglich aufklären** zu helfen.<sup>46</sup> Sie besteht zunächst zugunsten der Eisenbahnaufsichtsbehörden und der Strafverfolgungsbehörden, kann jedoch auch zugunsten der Eisenbahn wirken, indem diese sich z. B. bei zivilrechtlichen Ansprüchen gegen sie u. U. bei ihrerseits korrekter Anwendung der Kennzeichnungspflicht nach Satz 1 entlasten kann.

#### VI. Zuständigkeitskonzentration hinsichtlich Sicherheitspflicht und anderer Pflichten (Abs. 6)

- 27 **1. Zuständigkeitskonzentration nur bei den Eisenbahnen des Bundes (Satz 1).** Abs. 6 ordnet eine umfassende Zuständigkeitskonzentration für den Gesetzesvollzug bei

<sup>43</sup> „Sammlung betrieblicher Verfügungen“.

<sup>44</sup> VIDV-Mitteilung Nr. 7509 (12/2014).

<sup>45</sup> Vgl. § 4 Abs. 1 EBV sowie für nichtöffentliche Eisenbahnen die einschlägigen Vorschriften des Landesrechts.

<sup>46</sup> Vgl. § 5a Abs. 1 S. 2 Nr. 2.

den Eisenbahnen des Bundes – auch für den Vollzug von Landesrecht<sup>47</sup> – an, wobei diese nach § 2 Abs. 15 gesetzlich definiert sind. Dieser liegt beim EBA. Dies war schon zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn so, wobei es dabei kein EBA gab, sondern diese sich als Sondervermögen des Bundes quasi selbst beaufsichtigte. Die Regelung nach Abs. 6 ist deswegen gerechtfertigt, weil der Bund – im Gegensatz zu den Ländern – in aller Regel (vgl. Art. 30 GG) nicht über operativ tätige, fachlich spezialisierte besondere Verwaltungsbehörden zum Gesetzesvollzug unterhalb der Ministerialebene verfügt. So ist nach Abs. 6 S. 1 Nr. 1 nicht nur die Erteilung von Baufreigaben, Zulassungen und Genehmigungen nach dem Geltungsbereich des AEG und der darunterliegenden Rechtsverordnungen zugewiesen, sondern nach Abs. 6 S. 1 Nr. 2 auch „Abnahmen, Prüfungen und Überwachungen auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen“. Dabei sind „Abnahmen, Prüfungen und Überwachungen“ weit zu verstehen im Sinne des allgemeinen Gesetzesvollzuges. Mit „anderen Gesetzen und Verordnungen“ sind andere Regelungsbereiche außerhalb des AEG gemeint, z. B. das Denkmalschutz-, das Artenschutz- und Naturschutzrecht sowie das Atom-, das Gefahrgut-, das Immissionsschutz-, das Tierschutzrecht und der Infektionsschutz, um nur einige Bereiche zu nennen. Abs. 6 ist jedoch eine Sonderregelung bei den Eisenbahnen des Bundes, wo das EBA auch für die Einhaltung dieser übrigen Rechtsbereiche zuständig ist. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) verbleibt es bei der Trennung, wonach die Eisenbahnaufsicht bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden liegt, der Vollzug anderer Gesetze und Verordnungen hingegen bei den nach dem jeweiligen Landesrecht zuständigen, fachlich spezialisierten Verwaltungsbehörden.

**2. Ausnahme: Einhaltung von Arbeitsschutzvorschriften (Satz 2).** Dass § 5 Abs. 5 28 „unberührt“ bleibt, meint, dass es trotz der Zuständigkeitskonzentration beim EBA bei der Zuständigkeitsregel des § 5 Abs. 5 für die Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften bleibt. Diese überwacht das EBA nicht, mit Ausnahme des „technischen Arbeitsschutzes“ nach der **Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung (EBArbSchV)**.<sup>48</sup>

## VII. Unteilbarkeit der Sicherheitsverantwortung bei EIU (Abs. 7)

Systematisch ergänzt diese Vorschrift § 2 Abs. 7, wonach ein Betreiber der Schienenwege 29 jedes EIU ist, „das für den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen.“ Mit dieser Regelung soll erreicht werden, dass die **Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb, soweit es die Schienenwege betrifft, nur bei einem Unternehmen allein** liegt.<sup>49</sup> Die gesamte Sicherheitsverantwortung nach § 4 Abs. 1 und 3 im Infrastrukturbereich soll in einer Hand liegen, eine komplette „Auslagerung“ derselben, um sich dieser Verantwortung zu entledigen, soll es nicht geben.<sup>50</sup> Solche Aufsplitterungen können Verantwortungslücken und Kompetenzkonflikte bergen, die aber in Anbetracht der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs minimiert werden müssen.

Zulässig bleibt aber, dass Dritte Aufgaben bei der Wahrnehmung einzelner Aufgaben der 30 Sicherheitsverantwortung übernehmen, z. B. bei Wartungsaufgaben, oder benachbarte Betreiber der Schienenwege<sup>51</sup>. Falls das geschieht, stellt jedoch Abs. 7 klar, dass auch in diesen Fällen die uneingeschränkte Betreiberverantwortlichkeit nach § 4 Abs. 1 und 3 weiter

<sup>47</sup> Zutreffend *Schweinsberg*, in: *Hermes/Sellner*, AEG, § 4, Rn. 184 ff.; Darstellung des Streitstandes ferner bei *Kramer*, in: *Kunz/Kramer*, AEG, § 4, Rn. 32 ff., Stand: Okt. 2009.

<sup>48</sup> Ausführlicher dazu → Kommentierung zu § 5 Abs. 5.

<sup>49</sup> BT-Drs. 15/3280, S. 15.

<sup>50</sup> Z. B. Signalbetrieb an eine Tochtergesellschaft, den Zugfunk an eine weitere Tochtergesellschaft, das Betreiben von Zugbeeinflussungs- oder anderen Sicherheitsanlagen am Gleis an einen Subunternehmer, und den Verkauf der Fahrstromanlagen an einen Drittbetreiber.

<sup>51</sup> Vgl. § 13.

besteht.<sup>52</sup> In solchen Fällen ist es jedoch unerlässlich, dass betrauendes sowie betrautes Unternehmen klare Regelungen treffen, wer für was, wann, wo und in welchem Maß zuständig ist. Die öffentlich-rechtliche Betreiberverantwortlichkeit bleibt jedenfalls stets beim betrauenden Betreiber der Schienenwege.

### VIII. Absatz 8: Die Verpflichtung zur Aufstellung von Notfallplänen bei EVU

- 31 Absatz 8 wurde durch das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur“<sup>53</sup> in den § 4 eingefügt. Er setzt damit Art. 13a Abs. 3 dieser Richtlinie um. Zugleich wurde dessen Überschrift mit dem Zusatz „und Notfallpläne“ ergänzt, weil damit eine nicht-sicherheitsrelevante Pflicht geregelt werde.<sup>54</sup> Ähnlich wie Abs. 3 Nr. 2 wird hier jedoch eine Verpflichtung für den Ereignisfall aufgestellt. Während Abs. 3 Nr. 2 darauf gerichtet ist, Gefahren durch Brände vorbeugend zu verhindern und im Ereignisfall anderen Helfern technische Hilfe zu leisten, geht es hier um die Hilfeleistung für die Reisenden selbst als Kunden des EVU und vom Ereignisfall unmittelbar negativ Betroffenen. Nach Art. 18 der EU-Fahrgastrechte-Verordnung<sup>55</sup> muss das EVU den Fahrgästen bestimmte Hilfsleistungen anbieten wie Verpflegung, Unterbringung oder Alternativtransporte. Abs. 8 S. 1 geht einen Schritt weiter und verpflichtet EVU des Personenverkehrs, „für Großstörungen der Dienste Notfallpläne für die Erbringung“ dieser Hilfsleistungen aufzustellen, und, soweit erforderlich, mit anderen EVU abzustimmen. Mit „Großstörungen“<sup>56</sup> dürften damit großräumige Katastrophenfälle (wie z. B. Unwetterkatastrophen, Sabotagefälle oder Unfälle aller Art mit netzweiten Auswirkungen) gemeint sein, insbesondere dann, wenn der Eisenbahnbetrieb ganz oder teilweise eingestellt werden muss, nicht jedoch bei einzelnen Verspätungslagen sowie einzelne Zugausfälle ohne weitere netzweite Auswirkungen. Hintergrund sind die Großschadensereignisse wie z. B. die Stürme<sup>57</sup> „Wiebke“, „Xavier“, etc., die dafür gesorgt hatten, dass der Bahnverkehr in weiten Teilen – vornehmlich Norddeutschlands – über Tage lahmgelegt war, und Reisende festsaßen. Es muss also für solche Fälle Vorsorge getroffen werden, dass auch bei solchen Ereignissen die Verpflichtungen nach Art. 18 der EU-Fahrgastrechte-Verordnung eingehalten werden können. Kritikwürdig bleibt, dass nach Satz 2 Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ausgenommen sind und die Abstimmungspflicht nach Satz 1 somit eigentlich nur gegenüber anderen EVU im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gelten kann. Begründet wird dies mit einer nationalen Befreiung von der EU-Fahrgastrechte-Verordnung.<sup>58</sup> Ebenso ist bedenklich, dass die EIU hier ganz außen vor gelassen sind. Eine Abstimmung erscheint auch mit diesen sinnvoll und im Interesse der Fahrgäste des gesamten Regelpersonenverkehrs geboten.<sup>59</sup> Des Weiteren sind in Satz 2, 2. Alternative auch Verkehrsdienste, „die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden“ von der Verpflichtung ausgenommen. Dies erscheint konsequent, da die EVU, die solche Dienste anbieten, auch von der Verpflichtung nach Art. 18

<sup>52</sup> BT-Drs. 15/3280, S. 15.

<sup>53</sup> BGBl. I 2019, S. 1040.

<sup>54</sup> So BT-Drs. 19/9738 v. 29.4.2019, S. 134 (zu Nr. 2a).

<sup>55</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. EU Nr. L 315 v. 3.12.2007, S. 14.

<sup>56</sup> In der umzusetzenden Richtlinie als „größere Störung bezeichnet“.

<sup>57</sup> Die Gesetzesbegründung nennt neben besonderen Wetterereignissen auch großräumige Überschwemmungen sowie umfangreiche Betriebseinschränkungen durch nukleare oder chemische Großereignisse, vgl. BT-Drs. 19/9738 v. 29.4.2019, S. 134 (zu Nr. 2b).

<sup>58</sup> BT-Drs. 19/9738 v. 29.4.2019, S. 135 (zu Nr. 2b). In § 1 Abs. 2 EVO besteht jedoch nur eine Ausnahme von Art. 18 Abs. 2 Buchst. a („Verpflegungspflicht“) der EU-Fahrgastrechte-Verordnung. EVU des SPNV müssen also keine Notfallpläne aufstellen für den Fall der Streckenblockade, „um die Beförderung vom liegengelassenen Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführbar ist“ (so dortiger Art. 18 Abs. 2 Buchst. c).

<sup>59</sup> Fahrgäste, die den SPNV nutzen, sind keine Fahrgäste „zweiter Klasse“.

der EU-Fahrgastrechte-Verordnung ausgenommen sind.<sup>60</sup> Zudem sind die Fahrgäste des Sonderpersonenverkehrs nicht so schutzbedürftig, da diese Dienste oftmals nicht in einer Reisekette stattfinden (kein Regelpersonenverkehr) und für die Fahrgäste die unbedingte Einhaltung eines Fahrplanes nicht so im Vordergrund des Interesses stehen mag, vielmehr sich der Zweck der Fahrt in der Regel in der Fahrt selbst schon erschöpft.

#### § 4a Instandhaltung

(1) <sup>1</sup>Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig (für die Instandhaltung zuständige Stelle). <sup>2</sup>Sie können die Aufgabe nach Satz 1 auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für den sicheren Betrieb sind die für die Instandhaltung zuständigen Stellen verpflichtet, die von ihnen zur Instandhaltung übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten.

*Fassung der Absätze 3 bis 6 bis zum 15.6.2020:*

(3) <sup>1</sup>Zur Instandhaltung haben die zuständigen Stellen, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, ein Instandhaltungssystem einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Das Instandhaltungssystem richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 4 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).

<sup>3</sup>Die Instandhaltung richtet sich nach

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und
2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung und der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

(4) Die übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.

(5) <sup>1</sup>Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Stellen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. <sup>2</sup>Die Stellen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(6) <sup>1</sup>Die in den Absätzen 3 und 4 genannten Stellen haben die Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als solches verwendet werden kann. <sup>2</sup>Die zu den Instandhaltungsunterlagen zählenden Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeuges sind dabei nach DIN 27201-2:2012-02\* aufzubewahren.

*Fassung der Absätze 3 bis 5 ab dem 16.6.2020:\*\**

(3) <sup>1</sup>Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben ein Instandhaltungssystem einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. <sup>2</sup>Die Instandhaltung richtet sich nach

<sup>60</sup> Siehe § 1 Abs. 3 EVO, allerdings nach dem dortigen Wortlaut nur Beförderungen im SPNV, während Abs. 8 S. 2 auch Beförderungen im historischen oder touristischen Fernverkehr von der Verpflichtung ausnimmt.

\* Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Norm ist im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

\*\* Noch nicht kommentiert.

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges und
2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung.

<sup>3</sup>Das Instandhaltungssystem der Stellen, die zuständig sind für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die im übergeordneten Netz verkehren, richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 14 Absatz 3 Satz 1 bis 3 der Richtlinie (EU) 2016/798.

<sup>4</sup>Satz 3 gilt nicht für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden oder die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 betrieben werden und ausschließlich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren. <sup>5</sup>Die Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nicht von der Verpflichtung nach Satz 3 erfasst sind, haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen.

(4) <sup>1</sup>Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben Aufzeichnungen über den Inhalt des Instandhaltungssystems, die sie nicht mehr verwenden, unverzüglich als solche zu kennzeichnen. <sup>2</sup>Die Stellen sind verpflichtet, diese Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(5) <sup>1</sup>Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben die Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als ein solches verwendet werden kann. <sup>2</sup>Die Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeuges, die zu den Instandhaltungsunterlagen zählen, sind dabei nach DIN 27201-2:2012-02\* aufzubewahren.

**Literatur:** *Dahlendorf*, Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge: Untersuchung auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Bezüge, 2017 (zitiert: *Dahlendorf*, Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge); *Huth*, Die Bedeutung technischer Normen für die Haftung des Warenherstellers nach § 823 und dem Produkthaftungsgesetz, 1992 (zitiert: *Huth*, Bedeutung technischer Normen); vgl. auch die Literatur zu § 4.

Übersicht	Rn.
A. Einführung .....	1
B. Unionsrechtliche Vorgaben .....	2
C. Entstehungsgeschichte .....	9
D. Erläuterungen .....	10
I. Anwendungsbereich .....	10
II. Adressat der Instandhaltungsverantwortung (Abs. 1 S. 1) .....	11
1. Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen als ECM .....	11
2. Bestimmung der ECM bei Personenverschiedenheit .....	14
3. Verhältnis zur Eintragungspflicht der ECM .....	18
III. Übertragbarkeit der Instandhaltungsverantwortung (Abs. 1 S. 2) .....	20
IV. Verhältnis zur Instandhaltungsstellen-Bescheinigung .....	25
V. Pflichtenprogramm der ECM (Abs. 2 bis 4) .....	27
1. Allgemeine Anforderungen (Abs. 2) .....	27
a) Pflicht zum Erhalt der Eisenbahnfahrzeuge in betriebssicherem Zustand .....	27
b) Beginn und Ende der Instandhaltungspflicht .....	29
c) Einschaltung Dritter .....	30
2. Verhältnis zur öffentlich-rechtlichen Betriebsverantwortung (Abs. 2) .....	34
3. Anforderung an ECM, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen (Abs. 3) .....	37
a) Einrichtung eines Instandhaltungssystems .....	37
b) Durchführung der Instandhaltung .....	41
c) Aufzeichnungspflicht .....	44

\* Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Norm ist im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.



	Rn.
4. Anforderungen an ECM, die keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen (Abs. 4) .....	45
a) Festlegung von Regelungen in geeigneter Weise .....	45
b) Durchführung der Instandhaltung .....	46
c) Aufzeichnungspflicht .....	47
VI. Kennzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten (Abs. 5 und 6) .....	48
1. Kennzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht nicht mehr verwendeter Aufzeichnungen über das Instandhaltungssystem (Abs. 5) .....	48
2. Aufbewahrungspflicht der Instandhaltungsunterlagen und -nachweise (Abs. 6) .....	51

## A. Einführung

§ 4a regelt die Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge in Deutschland. **1**  
Die Vorschrift ist **Teil der Sicherheitsverantwortung** und ergänzt die in § 4 normierte öffentlich-rechtliche Herstellungs- und Betriebsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge.

## B. Unionsrechtliche Vorgaben

Die Neuregelung der Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge ist auf die **2**  
Neugestaltung der unionsrechtlichen Vorgaben zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit zurückzuführen. Mit der Änderung der RL 2004/49/EG<sup>1</sup> durch die RL 2008/110/EG<sup>2</sup> hat der Unionsgesetzgeber die für die Instandhaltung zuständige Stelle (**Entity in Charge of Maintenance – ECM**) als neue Adressatin der Instandhaltungsverantwortung eingeführt und die Anforderungen an die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen neu geregelt.

Das Inkrafttreten des neuen **Übereinkommens über den internationalen Eisenbahn- 3**  
**verkehr (COTIF)** von 1999 am 1.7.2006 führte dazu, dass die Halter von Eisenbahnfahrzeugen seitdem nicht mehr verpflichtet sind, ihre Eisenbahnfahrzeuge bei einem EVU einzustellen.<sup>3</sup> In der Folge konnten die EVU nach der Reform die ihnen obliegende Kontrolle aller Risiken, einschließlich der Instandhaltung im Sinne der Vorgaben des Art. 9 Abs. 2 S. 2 RL 2004/49/EG, nicht mehr umfassend gewährleisten, was zu Problemen bei der Erteilung der für den Betrieb erforderlichen Sicherheitsbescheinigung führt. Um dieser Entwicklung im internationalen Eisenbahnverkehr Rechnung zu tragen und die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen zu erleichtern, wurden die Vorgaben zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen in **Art. 14a RL 2004/49/EG** neu geregelt. Dieser bestimmt, dass der ECM fortan die Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge zugewiesen und ein **Zertifizierungssystem für die Instandhaltung von Güterwagen** einzuführen ist.

Die Einzelheiten und die Ausgestaltung des Zertifizierungssystems für die Instandhaltung **4**  
von Güterwagen sind in der **VO (EU) Nr. 445/2011**<sup>4</sup> geregelt. Über den unmittelbaren Anwendungsbereich hinaus kommt der VO (EU) Nr. 445/2011 eine **Leitbildfunktion** zu.<sup>5</sup> Dies gilt insbesondere für die in Art. 5 VO (EU) Nr. 445/2011 niedergelegten Regelungen zu den Informations- und Kooperationspflichten (dazu sogleich Rn. 35) und den Folgen eines Wechsels der ECM (dazu sogleich → Rn. 29 und 52).

Im Jahr 2016 wurde die **RL 2004/49/EG** durch die **RL (EU) 2016/798**<sup>6</sup> **neu gefasst.** **5**  
Die Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge ist seitdem in Art. 14 RL (EU)

<sup>1</sup> ABl. L 164 v. 4.4.2004, S. 44 ff., berichtigt in ABl. L 220 v. 21.6.2004, S. 16 ff.

<sup>2</sup> ABl. L 345 v. 23.12.2008, S. 62 ff.

<sup>3</sup> 3. Erwägungsgrund der RL 2008/110/EG vom 16.12.2008, ABl. L 345 v. 23.12.2008, S. 62.

<sup>4</sup> ABl. L 122 v. 11.5.2011, S. 22 ff.

<sup>5</sup> Ebenso Wachinger/Hermes, in: Hermes/Sellner, AEG, § 4a, Rn. 41.

<sup>6</sup> ABl. L 138 v. 26.5.2016, S. 102 ff.



2016/798 normiert. Die Regelungen zur Instandhaltung wurden in diesem Zusammenhang überarbeitet und teilweise ergänzt.

- 6 Nach Art. 14 Abs. 1 RL (EU) 2016/798 (ex-Art. 14a Abs. 1 RL 2004/49/EG) besteht zunächst weiterhin die Pflicht, **jedem Fahrzeug**, bevor es auf dem Netz genutzt wird, eine **ECM zuzuweisen**, die im Fahrzeugeinstellungsregister registriert sein muss. Der Unionsgesetzgeber hat darauf verzichtet, die ECM-Funktion einem bestimmten Akteur zuzuweisen und stattdessen lediglich geregelt, dass es sich bei der ECM um eine „Stelle“ handelt (dazu sogleich → Rn. 14 und 17). Der Kreis derer, die die ECM-Funktion wahrnehmen können, ist somit nicht durch die unionsrechtlichen Vorgaben eingeschränkt.
- 7 Die **Anforderungen an die Instandhaltung** sind ebenso wie das Verhältnis zur Betriebsverantwortung in Art. 14 Abs. 2 und Abs. 3 RL (EU) 2016/798 (ex-Art. 14a Abs. 3 RL 2004/49/EG) geregelt. Seit der Neufassung beinhaltet die Richtlinie nicht mehr nur die Pflicht der ECM zur **Einrichtung eines Instandhaltungssystems**, sondern bestimmt im neu aufgenommenen Art. 14 Abs. 3 S. 1 lit. a) – d) RL (EU) 2016/798 auch ausdrücklich, dass das Instandhaltungssystem sich aus der Management-, Instandhaltungsentwicklungs-, Fuhrpark-Instandhaltungsmanagement- und der Instandhaltungserbringungsfunktion zusammensetzt (dazu sogleich → Rn. 39 und 45). Neben den bereits vorher normierten Anforderungen, wonach die Instandhaltung nach den Instandhaltungsunterlagen und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der Instandhaltungsbestimmungen und der einschlägigen Bestimmungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), zu erfolgen hat<sup>7</sup>, stellt der neue Art. 14 Abs. 2 S. 2 lit. b) – d) RL (EU) 2016/798 nunmehr klar, dass die ECM im Rahmen ihres Instandhaltungssystems die in den Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (Common safety methods – CSM)<sup>8</sup> festgelegten Methoden für die Evaluierung, Bewertung und Überwachung sicherzustellen und die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungstätigkeiten zu gewährleisten hat.
- 8 Am 16.6.2019 ist die DurchführungsVO (EU) 2019/779<sup>9</sup> in Kraft getreten, welche die VO (EU) Nr. 445/2011 mit Wirkung zum 16.6.2020<sup>10</sup> aufhebt und ab diesem Zeitpunkt verbindlich gilt. Die DurchführungsVO (EU) 2019/779 regelt das Zertifizierungssystem für alle Arten von Fahrzeugen, einschließlich der in Art. 14 Abs. 3 RL (EU) 2016/798 beschriebenen Instandhaltungsfunktionen, neu und legt Anforderungen fest, die die ECM in Bezug auf das Management sicherheitskritischer Bauteile erfüllen müssen.<sup>11</sup>

### C. Entstehungsgeschichte

- 9 § 4a wurde durch das **Achte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften** vom 12.9.2012<sup>12</sup> neu in das AEG aufgenommen und dient der Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben. Seitdem ist die öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung losgelöst von der Herstellungs- und Betriebsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge geregelt und an die ECM adressiert. Die Neuregelung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen hat zu einer Verselbstständigung der Instandhaltungsverantwortung geführt und zu einer Neugestaltung des Pflichtenprogramms. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere die Pflicht zur Einrichtung eines prozessorientierten Instandhaltungssystems neu ins deutsche Eisenbahnrecht eingeführt.

<sup>7</sup> Art. 14 Abs. 2 S. 2 lit. a) RL (EU) 2016/798; ex-Art. 14a Abs. 3 S. 2 lit. a) und b) RL 2004/49/EG.

<sup>8</sup> Die CSM sind gemäß Art. 3 Nr. 6 RL (EU) 2016/798 „die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden“.

<sup>9</sup> ABl. L 139 I/368 v. 27.5.2019, S. 360 ff.

<sup>10</sup> Art. 16 und 17 DurchführungsVO (EU) 2019/779.

<sup>11</sup> Art. 1 DurchführungsVO (EU) 2019/779.

<sup>12</sup> BGBl. I, S. 1884.