

Artikel 2

Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung

§ 3 Absatz 1 der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305, 1318), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. Januar 2008 (BGBl. I S. 24) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übermittelt der Kommission alle vor dem 14. Juli 2007 und danach festgelegten Sicherheitsvorschriften im Sinne des Anhangs II 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 (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, unter der Angabe ihres Anwendungsbereichs.“

Artikel 3

Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Anlage 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 3. Juni 2009 (BGBl. I S. 1235) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt 1 wird die Gebührenposition 1.13 aufgehoben.
2. Nach Abschnitt 9 wird folgender neuer Abschnitt 10 eingefügt:

„Amtshandlungen nach der TfV

| Nr. | Gegenstand | Rechtsgrundlage | Gebühr |
|-------|---|---|-----------------|
| 10.1 | Ausstellung eines vorläufigen Führerscheins | § 8 Absatz 2 i.V.m. Absatz 3 TfV | 100 – 500 Euro |
| 10.2 | Erteilen eines neuen, geänderten oder verlängerten Triebfahrzeugführerscheins oder eines Ersatzführerscheins | § 8 Absatz 2 i.V.m. Absatz 4 TfV | 150 – 550 Euro |
| 10.3 | Abgeben einer beantragten Schlichtungsempfehlung | § 9 Absatz 5 TfV | 200 – 1000 Euro |
| 10.4 | Erteilung einer Auskunft über den Triebfahrzeugführerschein | § 10 Absatz 3 TfV | 100 – 300 Euro |
| 10.5 | Anerkennung als Ausbilder | § 14 Absatz 1 und 7 TfV | 300 – 1000 Euro |
| 10.6 | Anerkennung als Prüfer | § 15 Absatz 1 TfV | 300 – 1000 Euro |
| 10.7 | Anerkennung als Arzt oder Psychologe zur Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen | § 16 Absatz 1 TfV | 300 – 1000 Euro |
| 10.8 | Maßnahmen zur Überwachung der Qualitätssicherung auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zwecke einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde | § 17 Absatz 4 TfV | 100 – 1000 Euro |
| 10.9 | Überwachung von Triebfahrzeugführern, Unternehmern, Ausbildern und Prüfern auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zwecke einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde | § 19 Absatz 1 TfV | 300 – 1000 Euro |
| 10.10 | Aussetzung oder Entziehung eines Triebfahrzeugführerscheins oder Untersagung des Führens eines Triebfahrzeuges, wenn vom Betroffenen veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde | § 19 Absatz 3 Satz 1 und 5, Absatz 4 Satz 3, Absatz 5 Satz 1, Absatz 6 Satz 2 TfV | 300 – 1000 Euro |

”

3. Der bisherige Abschnitt 10 wird Abschnitt 11. Die bisherige Gebührenposition 10.1 wird Gebührenposition 11.1.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

Allgemeiner Teil

Die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ist in deutsches Recht umzusetzen. Die Richtlinie zielt darauf ab, die großen Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu beseitigen und gleichzeitig den gegenwärtig hohen Sicherheitsstandard des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu erhalten. Des Weiteren trägt die Richtlinie zur Erhöhung der beruflichen Mobilität von Triebfahrzeugführern bei, indem sie harmonisierte Vorschriften schafft, die den Wechsel der Triebfahrzeugführer zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, aber auch zwischen Eisenbahnunternehmen erleichtert.

Die materiellen Anforderungen der Richtlinie entsprechen weitgehend der VDV-Schrift 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“, die in Deutschland bislang als anerkannte Regel der Technik gilt und die über die Allgemeinverfügung des EBA vom 19. Juli 2007 Anwendung fand, bzw. findet.

Zur Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG ist bereits das Sechste Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften am 30. Juli 2009 verabschiedet worden und am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Insbesondere wurde die Zuständigkeit der Sicherheitsbehörde für den Triebfahrzeugführerschein und die hiermit verbundenen Aufgaben sowie die Verordnungsermächtigung für die Triebfahrzeugführerscheinverordnung verankert.

Ergänzend erfolgt die Umsetzung durch den Erlass einer Mantelverordnung mit

- einer Verordnung über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und die Anerkennung von Einrichtungen für Ausbildung und Prüfung (Triebfahrzeugführerscheinverordnung – TfV) und
- Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahngebührenverordnung - BEGebV).

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung bezieht sowohl die in der Entscheidung 2010/17/EG als auch die in der Verordnung (EU) Nr. 36/2010 enthaltenen Konkretisierungen

in Bezug auf die Richtlinie 2007/59/EG ein. Sie regelt die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins sowie für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung. Des Weiteren werden die Anforderungen an Ausbildung und Prüfung sowie an die Anerkennung von Ausbildungs- und Prüfungsorganisation sowie von Ärzten und Psychologen konkretisiert. Außerdem enthalten die Vorschriften Regeln zu den Registern der Führerscheine und der Zusatzbescheinigungen. Schließlich beinhaltet die Verordnung Überwachungs- und Kontrollbestimmungen.

Des Weiteren enthält die Mantelverordnung in Umsetzung der Richtlinie 2009/149/EG der Kommission vom 27. November 2009 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung eine Änderung der Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems (Eisenbahn-Sicherheitsverordnung – ESiV). Die Regelung betrifft europäisch harmonisierte Definitionen für gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen. Sie bewirkt aber keine neuen Aufgaben für Eisenbahnen und das Eisenbahn-Bundesamt.

Der Verordnungsentwurf ist vereinbar mit dem Recht der Europäischen Union.

Ermächtigungsgrundlagen

Ermächtigungsgrundlagen sind für

- Artikel 1: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 16 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG),
- Artikel 2: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 bis 15 jeweils in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 AEG,
- Artikel 3: § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 6 AEG.

Die Verordnungen unterliegen der Zustimmung des Bundesrates.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine.

2. Vollzugaufwand:

Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entsteht durch die im Zusammenhang mit der Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen und der Anerkennung von Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen sowie von Ärzten und Psychologen stehenden Aufgaben ein erhöhter Aufwand. Dieser beläuft sich auf Personalkosten in Höhe von 2 Millionen Euro und Sachkosten von 0,4 Millionen Euro. Der ermittelte Bedarf an Planstellen, Personal- und Sachmitteln ist bereits durch den Haushaltsplan 2010 und den dazugehörigen Finanzplan auf der Grundlage des Sechsten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften gedeckt.

Durch die Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung werden die Voraussetzungen zur Erhebung von Einnahmen für die nach der TfV aufgeführten Aufgaben des Bundes geschaffen. Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, wird der beim EBA neu entstehende Verwaltungsaufwand nach einer Einführungsphase durch Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung des Bundes gedeckt.

Die Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung verursacht für das Eisenbahn-Bundesamt keine zusätzlichen Kosten.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Zusätzliche Kosten entstehen bei öffentlichen Eisenbahnen durch die Erhebung von Gebühren im Zusammenhang mit dem Triebfahrzeugführerschein und der Überwachung von Eisenbahnen.

Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Dagegen können kosteninduzierte Einzelpreisänderungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf Lohnnebenkosten sind nicht zu erwarten.

Die Änderung der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung bewirkt für die Eisenbahnunternehmen keine zusätzlichen Kosten. Der Aufwand für die Erfassung der geänderten Indikatoren geht über den bisher erforderlichen Aufwand nicht hinaus.

Bürokratiekosten

Die vorliegende Verordnung enthält zwölf neue Informationspflichten für die Wirtschaft. Des Weiteren bewirkt sie eine neue Informationspflicht für Bürgerinnen und Bürger sowie sieben Informationspflichten für die Verwaltung.

Ein Teil der Informationspflichten bestand bereits über die „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege (Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie)“ des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), die über die Allgemeinverfügung des EBA vom 19. Juli 2007 Anwendung fand, bzw. findet. Die Informationspflichten folgen aus der Umsetzung der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie. Alternativen zu den neuen Informationspflichten bestehen nicht.

Bei der Ermittlung der Bürokratiekosten war die schrittweise Einführung der neuen Regelungen zu berücksichtigen (s. § 21 TfVO). Den umfangreichen Übergangsfristen wurde durch eine zeitliche Aufteilung Rechnung getragen.

| Lfd. Nr. | Vorschrift | Informationspflicht | Wirtschaft (Jahr/Euro) | Fallzahl | Periodizität | Tarif |
|----------|---------------------|--|---|--|-------------------|--------------------|
| 1 | § 9 Abs. 5 S. 2 TfV | Antrag auf Schlichtungsempfehlung | 2012 / 5 2014 / 75 2019 / 1130 | 2012 / 1 2014 / 20 2019 / 300 | 1 | 22,50 |
| 2 | § 10 Abs. 3 TfV | Antrag auf Auskunft aus dem Führerscheinregister | 2012 / 5 2014 / 85 2019 / 85 | 2012 / 3 2014 / 45 2019 / 45 | 1 | 22,50 |
| 3 | § 10 Abs. 4 TfV | Führen eines Registers der Zusatzbescheinigungen | 2012 / 850 2014 / 44.570 2019 / 573.000 2012 / 25 2014 / 1.300 2019 / 16.700 | 2012 / 40 2014 / 2100 2019 / 27000 2012 / 13 2014 / 690 2019 / 8900 | einmalig 1 | 28,30 22,50 |
| 4 | § 10 Abs. 6 TfV | Auskunftspflicht bzgl. des Bescheinigungsregisters | 2012 / 5 2014 / 45 | 2012 / 1 2014 / 10 | 1 | 22,50 |

| | | | | | | |
|----|--|---|--|--|--------------|-------|
| | | | 2019 / 560 | 2019 / 150 | | |
| 5 | § 11 Abs. 1 TfV | Weiterleitung der Untersuchungsergebnisse an die Behörde | 2012 / 30 2014 / 1.450 2019 / 18.560 | 2012 / 45 2014 / 2340 2019 / 30000 | 0,33 | 22,50 |
| 6 | § 12 Abs. 3 TfV | Unterrichtung des Unternehmers über Mängel der beruflichen Eignung aufgrund des Gesundheitszustands | 2012 / 1 2014 / 20 2019 / 225 | 2012 / 1 2014 / 25 2019 / 300 | 1 | 22,50 |
| 7 | § 12 Abs. 5 TfV | Unterrichtung der Behörde über Arbeitsunfähigkeit des Triebfahrzeugführers von länger als 3 Monaten | 2012 / 2 2014 / 45 2019 / 560 | 2012 / 1 2014 / 25 2019 / 300 | 1 | 22,50 |
| 8 | § 13 Abs. 1 TfV | Unterrichtung der Behörde über Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses | 2012 / 2 2014 / 135 2019 / 1.690 | 2012 / 1 2014 / 70 2019 / 900 | 1 | 22,50 |
| 9 | § 13 Abs. 2 S. 2/ § 4 Abs. 3 S. 3 TfV | Ausstellung eines Nachweises der Zusatzbescheinigung | 2012 / 8 2014 / 300 2019 / 4000 | 2012 / 2 2014 / 80 2019 / 1050 | 1 | 22,50 |
| 10 | § 17 Abs. 2 S. 2 TfV | Informationspflicht über Wegfall von Anerkennungsvoraussetzun- gen | 2012 / 95 | 2012 / 25 | 1 | 22,50 |
| 11 | § 19 Abs. 4 S. 2 TfV | Unterrichtung der Behörde über ergriffene Maßnahmen | 2012 / 8 2014 / 80 2019 / 1.140 | 2012 / 1 2014 / 10 2019 / 150 | 1 | 30,40 |
| 12 | § 21 Abs. 7 TfV | Datenübermittlung für die Kosten-Nutzen-Analyse nach Art. 37 (5) der Richtlinie 2007/59/EG | 2012 / 30.350 | 2012 / 333 | einm alig | 30,40 |

| Lfd. Nr. | Vorschrift | Informationspflicht | Bürger (h) | Fallzahl | Periodizität |
|----------|----------------|--------------------------------------|---|--|--------------|
| 1 | § 8 Abs. 2 TfV | Antrag auf Triebfahrzeugführerschein | 2012 / 4,5 2014 / 230 2017 / 3000 | 2012 / 45 2014 / 2300 2019 / 30000 | 0,1 |

| Lfd. Nr. | Vorschrift | Informationspflicht der Verwaltung |
|----------|---|--|
| 1 | § 8 Abs. 1 TfV | Veröffentlichung des Verfahrens zur Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins |
| 2 | § 10 Abs. 2 TfV | Führen eines Führerscheinregisters |
| 3 | § 10 Abs. 3 TfV | Auskunft aus dem Führerscheinregister |
| 4 | § 17 Abs. 1 TfV | Veröffentlichung eines Registers über anerkannte Personen und Stellen |
| 5 | § 19 Abs. 3 S. 2, 4 und 6, Abs. 4 S. 4, Abs. 6 S. 1 TfV | Unterrichtung über Entscheidung von Kontrollmaßnahmen bei Nichterfüllung von Voraussetzungen |
| 6 | § 19 Abs. 5 S. 2, Abs. 6 S. 1 TfV | Unterrichtung über Entscheidung von Kontrollmaßnahmen bei einer erheblichen Gefährdung |
| 7 | Anlage 2 Uab-schnitt A Nr. 2 Buchst. h Doppelbuchst. bb TfV | Führen einer Liste mit den geltenden Betriebsverfahren, Zugbeeinflussungssystemen und Signalsystemen |

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (TfV)

zu § 1

§ 1 setzt Artikel 2 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Die Vorschrift legt in **Absatz 1** den Geltungsbereich der Verordnung fest. Vom Geltungsbereich sind alle Triebfahrzeugführer erfasst, die Triebfahrzeuge

- für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter, das oder der eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG benötigt, oder
- für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG benötigt,

auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen bewegen.

Daneben umfasst der Geltungsbereich die mit der Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins und der Ausstellung einer Zusatzbescheinigung im Zusammenhang stehenden Personen und Stellen und damit auch die Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen, Ärzte und Psychologen, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführern durchführen, und das Eisenbahn-Bundesamt.

Absatz 2 beinhaltet die Ausnahme vom Geltungsbereich nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 2007/59/EG. Hiernach findet die Verordnung keine Anwendung auf Triebfahrzeugführer, die ausschließlich auf Streckenabschnitten fahren, die für Instandhaltungs-, Erneuerungs- oder Modernisierungsarbeiten für den normalen Verkehr vorübergehend gesperrt sind.

Des Weiteren gilt die Verordnung nicht für Fahrten mit Untergrundbahnen, Straßenbahnen und anderen Stadtbahnsystemen. Diese Ausnahmeregelung des Artikels 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie kommt über § 1 Absatz 2 AEG in Verbindung mit § 4 des Personenbeförderungsgesetzes zur Anwendung. Außerdem findet die Verordnung keine Anwendung auf Triebfahrzeugführer, die ausschließlich Triebfahrzeuge auf privater Eisenbahninfrastruktur bewegen, denn der Geltungsbereich ist auf öffentliche Eisenbahninfrastrukturen begrenzt.

zu § 2

Die Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 3 der Richtlinie 2007/59/EG.

Nummer 1 setzt Artikel 3 Buchstabe b der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Nummer 2 legt den Begriff des Triebfahrzeuges fest. Dies sind Lokomotiven, Triebwagen Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge mit eigenem Antrieb mit Ausnahme der Zweiwegefahrzeuge.

Nummer 3 definiert den Begriff des Unternehmers. Die Formulierung ist weit gefasst. Sie umfasst auch Gleisbauunternehmen und Halter, die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen.

Nummer 4 bestimmt für Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt als „zuständige Behörde“ und setzt Artikel 3 Buchstabe a der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Nummer 5 definiert den Begriff des Triebfahrzeugführerscheins.

Nummer 6 setzt Artikel 3 Buchstabe g der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

zu § 3

Die Vorschrift regelt die Voraussetzungen für den Erwerb einer Fahrberechtigung eines Triebfahrzeugführers. Sie dient der Umsetzung von Artikel 4 der Richtlinie.

Absatz 1 beinhaltet die Voraussetzungen dafür, dass ein Triebfahrzeugführer ein Triebfahrzeug führen darf.

Der Triebfahrzeugführer benötigt gemäß **Nummer 1** einen personenbezogenen Triebfahrzeugführerschein. Der Triebfahrzeugführerschein ist der behördliche Teil der Triebfahrzeugführerzertifizierung. Das Muster eines deutschen Triebfahrzeugführerscheins ist in Anlage 1 enthalten.

Darüber hinaus bedarf der Triebfahrzeugführer laut **Nummer 2** zusätzlich einer Zusatzbescheinigung des Unternehmers, für den er die jeweilige Eisenbahnverkehrsleistung erbringt. Die Bescheinigung dient dem Nachweis, dass der Triebfahrzeugführer die jeweiligen Triebfahrzeugbauarten beherrscht und auf der in Frage kommenden Infrastruktur, auf der ein bestimmtes Betriebsverfahren, Zugbeeinflussungs- und Signalsystem angewendet wird, eingesetzt werden kann. Des Weiteren enthält diese Nummer die Legaldefinition für Infrastrukturen. Die Zusatzbescheinigung ist die Bescheinigung nach dem AEG, die ergänzend zum Triebfahrzeugführerschein auszustellen ist, damit der Triebfahrzeugführer fahrberechtigt ist.

Für einen Triebfahrzeugführer können mehrere Zusatzbescheinigungen von mehreren Unternehmern ausgestellt werden. Verantwortlich dafür, dass der Triebfahrzeugführer für die jeweilige Eisenbahnverkehrsleistung über die erforderliche Zusatzbescheinigung verfügt, ist der ihn einsetzende Unternehmer.

Absatz 2 differenziert die Zusatzbescheinigung nach Klasse A - Rangierfahrten - und Klasse B - Zugfahrten. Der Begriff „Rangierfahrten“ deckt die in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie aufgeführten Aufzählung ab.

Absatz 3 regelt die Fälle, in denen ein Triebfahrzeugführer auch ohne den grundsätzlich erforderlichen Eintrag in der Zusatzbescheinigung bestimmte Triebfahrzeuge führen oder Infrastrukturen befahren darf. Voraussetzung für die Anwendung dieser Bestimmung ist, dass der Triebfahrzeugführer von einem weiteren Triebfahrzeugführer begleitet wird, der mittels Nachweis in seiner Zusatzbescheinigung über die erforderlichen Kenntnisse verfügt. Für folgende Fälle kann auf die vorgenannte Regelung zurückgegriffen werden:

Nummer 1 erfasst den Fall, dass aufgrund von Instandhaltungsarbeiten oder Betriebsstörungen eine Umleitung des Zuges notwendig wird.

Nummer 2 ermöglicht Fahrten mit einem Ersatztriebfahrzeug, wenn während der Fahrt an dem ursprünglich eingesetzten Triebfahrzeug ein Schaden auftritt.

Nummer 3 regelt durchgeführte Sonderfahrten mit historischen Zügen.

Nummer 4 beinhaltet Sonderfahrten im Güterverkehr.

Nummer 5 enthält den Fall der Überführungs- und Probefahrten und

Nummer 6 berücksichtigt die notwendigen Fahrten im Rahmen der Ausbildung und zum Zwecke der Prüfung, in deren Rahmen der angehende Triebfahrzeugführer noch nicht über die notwendige Zusatzbescheinigung verfügt.

Die Entscheidung über die Anwendung dieser Ausnahmeregelung obliegt dem Unternehmer. Wenn er sich jedoch dafür entscheidet, hat er die Anforderungen des Absatzes 3 zu erfüllen und unterliegt auch insoweit der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes.

zu § 4

§ 4 setzt Artikel 6 und 7 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Gemäß **Absatz 1** steht der Triebfahrzeugführerschein im Eigentum des Triebfahrzeugführers und verbleibt bei einem Unternehmenswechsel bei ihm. Die ausstellende Stelle ist die zuständige Behörde. Gemäß § 1 Absatz 1a des Bundes Eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes besteht die Möglichkeit, dass die Aufgaben im Zusammenhang mit der Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen auf eine externe Stelle übertragen werden.

Nach **Absatz 2** wird der in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellte Triebfahrzeugführerschein in Deutschland automatisch anerkannt, wenn er den Vorgaben der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie entspricht.

Absatz 3 begrenzt die Geltung der Zusatzbescheinigung auf die darin aufgeführten Infrastrukturen und Fahrzeuge. Der Absatz ordnet die Zuständigkeit für die Ausstellung und

das Eigentum an der Zusatzbescheinigung dem Unternehmer zu, für den der Triebfahrzeugführer die jeweilige Verkehrsleistung erbringt. Der Triebfahrzeugführer kann sich aber einen Nachweis einer Zusatzbescheinigung ausstellen lassen.

zu § 5

§ 5 konkretisiert die Anforderungen an die Fahrberechtigung nach § 3 Absatz 1 und zählt die Voraussetzungen auf, die ein Triebfahrzeugführer für die Erlangung des Triebfahrzeugführerscheins und einer Zusatzbescheinigung erfüllen muss. Die Vorschrift setzt somit Artikel 9 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um, der allgemein die Anforderungen einer Zertifizierung aufzählt.

Absatz 1 regelt die Voraussetzungen, die ein Triebfahrzeugführer für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins erfüllen muss.

Satz 1 Nummer 1 setzt Artikel 10 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um und enthält die Regelung zum Mindestalter. Das Mindestalter beläuft sich entsprechend § 48 Absatz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) auf 21 Jahre. Nach **Satz 2** darf ausnahmsweise einem Triebfahrzeugführer ab 18 Jahren ein Triebfahrzeugführerschein erteilt werden, der aber nur für das Bundesgebiet gilt. Zudem ergeben sich wegen des § 48 Absatz 7 EBO für die Zusatzbescheinigung Beschränkungen.

Satz 1 Nummer 2 regelt in Umsetzung von Artikel 11 Absatz 1 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie die erforderliche Schulausbildung.

Satz 1 Nummer 3 und **Nummer 4** setzen Artikel 11 Absatz 2 und 3 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um und beinhalten die Untersuchungen der erforderlichen physischen und arbeitspsychologischen Eignung entsprechend den Regelungen der Anlage 3, die von einem Arzt bzw. die arbeitspsychologischen Anforderungen auch von einem Psychologen oder jeweils unter deren Aufsicht (**Satz 3**) durchgeführt werden müssen.

Satz 1 Nummer 5 setzt Artikel 11 Absatz 4 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um. Der Triebfahrzeugführer muss über die notwendige Fachkunde verfügen. Die Mindestvoraussetzungen hierfür sind in Anlage 4 enthalten. Eine bestandene Abschlussprüfung der Fachrichtung Lokführer und Transport nach § 10 der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst wird dem Anforderungsprofil der Anlage 4 gleichgesetzt und ist daher als Nachweis der Fachkunde nach § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 anzuerkennen (**Satz 4**).

Die Erlangung des Triebfahrzeugführerscheins setzt außerdem gemäß **Satz 1 Nummer 6** voraus, dass der Triebfahrzeugführer zuverlässig ist.

Neben den im Rahmen der für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins nachzuweisenden persönlichen und allgemeinen fachlichen Anforderungen muss der Triebfahrzeugführer in Umsetzung der Artikel 12 und 13 der Richtlinie 2007/59/EG nach **Absatz 2** nachweisen, dass er die betreffenden Triebfahrzeugbaureihen beherrscht und mit den infrastrukturbezogenen Betriebsverfahren, Zugbeeinflussungs- sowie den Signalsystemen vertraut ist, um die Zusatzbescheinigung zu erhalten.

Zunächst wird in **Satz 1 Nummer 1** klar gestellt, dass der Triebfahrzeugführer Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins sein muss. **Satz 1 Nummer 2** beinhaltet die Anforderungen an den fahrzeugbezogenen Teil, die in Anlage 5 konkretisiert sind.

Nach **Satz 1 Nummer 3** und **Satz 2** ist weitere Voraussetzung für den Erwerb der Zusatzbescheinigung eine bestandene Prüfung im Hinblick auf die Infrastrukturen. Die Mindestanforderungen ergeben sich aus Anlage 6. Des Weiteren wird das Erfordernis der Sprachkenntnis geregelt.

Der Triebfahrzeugführer muss darüber hinaus gemäß **Satz 1 Nummer 4** mit den für ihn einschlägigen Regelungen des von dem Unternehmer einzurichtenden Sicherheitsmanagementsystems vertraut sein.

zu § 6

Mit dieser Vorschrift werden die Regelungen der Artikel 23 und 24 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie umgesetzt.

Gemäß **Absatz 1** sind die Ausbildungsinhalte und -ziele in Anlage 4, 5 und 6 geregelt.

Ergänzende Ausbildungsinhalte können sich nach **Absatz 2** aus den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sowie von der Eisenbahnagentur (ERA) vorgeschlagenen Kriterien ergeben.

Absatz 3 verweist auf Anlage 7 und regelt damit die generellen Anforderungen an die Methode der Ausbildung, unabhängig davon, ob es sich um den Erwerb der allgemeinen, der fahrzeugbezogenen oder der infrastrukturbezogenen Fachkenntnis handelt.

Laut **Absatz 4** darf ausbilden, wer nach § 14 Absatz 1 anerkannt oder Unternehmer ist, dem eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG oder eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG oder eine Bestätigung des Eisenbahnbetriebsleiters erteilt und die selbstständige Durchführung von Schulungsmaßnahmen nicht explizit ausgeschlossen worden ist.

Absatz 5 regelt die gegenseitige Anerkennung der beruflichen Qualifikation von Triebfahrzeugführern aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, die den Triebfahrzeugführerschein bei der zuständigen Behörde in Deutschland beantragen

möchten, nachdem sie ihn bereits in einem Drittland erworben haben. Als Drittland ist ein Staat zu verstehen, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union ist.

In **Absatz 6** wird der Unternehmer verpflichtet, im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems die notwendigen Verfahren zur Sicherstellung einer ausreichenden Weiterbildung der von ihm eingesetzten Triebfahrzeugführer einzurichten.

Mit der Vorschrift in **Absatz 7** soll erreicht werden, dass die von einem Unternehmer getätigten Investitionen im Hinblick auf die Ausbildung von Triebfahrzeugführern nicht einem anderen Unternehmen unberechtigt zugutekommen.

zu § 7

Diese Regelung dient der Umsetzung von Artikel 25 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie.

Absatz 1 regelt die Anzahl der zu absolvierenden Prüfungen für den Erwerb des Führerscheins sowie der Zusatzbescheinigung. Doppelprüfungen werden dadurch vermieden, dass bereits bestandene Prüfungsteile der Triebfahrzeugführerschein-Prüfung, die auch für die Prüfung der Zusatzbescheinigung relevant sind, anerkannt werden. Das bedeutet beispielsweise, dass wenn eine Fahrt im Rahmen der Führerscheinprüfung mit einem Fahrzeug einer bestimmten Baureihe erfolgreich absolviert wurde, diese im Rahmen der Prüfung für die Zusatzbescheinigung nicht erneut erfolgen muss. Der Einsatz von Simulatoren zu Prüfungszwecken ist ausdrücklich erlaubt.

Nach **Absatz 2** dürfen nur nach § 15 anerkannte Prüfer Prüfungen abnehmen. Zur Abnahme der Prüfung ist ein Prüfer ausreichend. Mindestens einer der Prüfer muss die Zusatzbescheinigung der zu prüfenden Klasse, die Berechtigung zum Führen des bei der Prüfung verwendeten Triebfahrzeuges und die Kenntnis der zu prüfenden Betriebsverfahren, Zugbeeinflussungs- sowie Signalsysteme besitzen. Die Unabhängigkeit vom Unternehmen, welches den Triebfahrzeugführer ausgebildet hat oder ihn beschäftigt, muss gewahrt sein. Deshalb hat der Unternehmer in einem solchen Fall im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems die Unabhängigkeit nachzuweisen. Um einen Interessenskonflikt zu vermeiden, darf vor allem der Prüfer den Triebfahrzeugführer nicht zuvor ausgebildet haben.

Absatz 3 und **Absatz 4** regeln die Bestehensgrenzen für die theoretische und die praktische Prüfung.

Das Prüfungsverfahren für den Erwerb eines Triebfahrzeugführerscheins richtet sich laut **Absatz 5** nach der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung. Im Hinblick auf die Prüfung für den Erwerb der Zusatzbescheinigung legt nach **Absatz 6** der Unternehmer eine Prüfungsordnung fest.

zu § 8

Diese Regelung setzt Artikel 14 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Die zuständige Behörde erarbeitet gemäß **Absatz 1** eine Verfahrensbeschreibung mit näheren Ausgestaltungen zu den Regelungen für das Erteilen des Triebfahrzeugführerscheins sowie des vorläufigen Triebfahrzeugführerscheins. Insbesondere zählt hierzu auch die Veröffentlichung eines einheitlichen Formulars für die Beantragung eines Triebfahrzeugführerscheins. Die Verfahrensbeschreibung wird auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht.

Absatz 2 regelt Antragsberechtigung und Antragsumfang.

Absatz 3 enthält eine Regelung über den Erhalt eines vorläufigen Triebfahrzeugführerscheins, damit Triebfahrzeugführer sofort einsetzbar sind. Diesen Führerschein darf der Triebfahrzeugführer nur auf deutschem Hoheitsgebiet bis zu sechs Wochen verwenden. Zusätzlich zum vorläufigen Triebfahrzeugführerschein muss er, wenn er ein Triebfahrzeug führt, seinen Personalausweis oder Reisepass sowie die Zusatzbescheinigung nach Anlage 2 vorweisen können.

In **Absatz 4** wird die zuständige Behörde ver

Die unbefristete Gültigkeit der Zusatzbescheinigung ist in **Absatz 2** geregelt. Der Unternehmer hat die Möglichkeit, die Gültigkeit der Zusatzbescheinigung zu begrenzen.

Als Ergänzung zu § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 gestattet **Absatz 3** die Erteilung der Zusatzbescheinigung an eine unter 21jährige Person. Hiernach soll es jungen Triebfahrzeugführern möglich sein, Fahrten bei einfachen Betriebsverhältnissen, beispielsweise Rangierfahrten, durchzuführen.

In **Absatz 4** findet sich die Verpflichtung des Unternehmers, die Zusatzbescheinigung auch im Interesse des Triebfahrzeugführers unverzüglich zu erweitern, wenn dieser zusätzliche bescheinigungsrelevante Befähigungen erlangt. Dieser Absatz regelt aber auch im Falle einer Aberkennung der Befähigung die Verpflichtung, diese ebenso unverzüglich aus der Zusatzbescheinigung zu entfernen.

Des Weiteren wird in **Absatz 5** der Unternehmer verpflichtet, im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems ein internes Beschwerdeverfahren für den Fall einzurichten, dass es Unstimmigkeiten zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Unternehmer über die Entscheidung des Unternehmers im Hinblick auf die Zusatzbescheinigung gibt. Ist der Triebfahrzeugführer nach Beendigung des Beschwerdeverfahrens weiterhin anderer Auffassung als der Unternehmer, kann er entweder gegen den Unternehmer arbeitsgerichtlich vorgehen oder die unabhängige Beschwerdestelle einschalten. Aber auch der Unternehmer hat das Recht, die Durchführung eines Schlichtungsverfahrens zu beantragen. Dieses Verfahren wird in Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt.

In **Absatz 6** wird klar gestellt, dass die Dokumentation über die Streckenkenntnis nicht Teil der Zusatzbescheinigung ist. Der Unternehmer ist verpflichtet, sicherzustellen, dass der Triebfahrzeugführer über die erforderliche Streckenkenntnis verfügt, wobei dem Unternehmer freigestellt ist, wie dem Triebfahrzeugführer die Streckenkenntnis vermittelt wird.

zu § 10

Diese Regelung setzt Artikel 22 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Absatz 1 enthält die Zweckbestimmung der Register.

Absatz 2 regelt das von der zuständigen Behörde zu führende Register der Triebfahrzeugführerscheine. Die Ausgestaltung des Führerscheinregisters richtet sich nach Anlage 9 Nummer 1.

Ein Recht auf Auskunft aus dem im Führerscheinregister gespeicherten Daten haben nach **Absatz 3** der Triebfahrzeugführer, der Unternehmer, die Arbeitgeber von Triebfahrzeugführern, die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, die

zu § 11

Die Regelung beinhaltet in Umsetzung von Artikel 16 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie die Anforderungen, die an einen Triebfahrzeugführer gestellt werden, nachdem ihm der Triebfahrzeugführerschein und die Zusatzbescheinigung ausgestellt wurden.

Absatz 1 bezieht sich auf den Triebfahrzeugführerschein. Der Triebfahrzeugführer muss sich auch nach der Ausstellung des Triebfahrzeugführerscheins regelmäßigen Überprüfungen unterziehen, damit sichergestellt ist, dass die im Einsatz befindlichen Triebfahrzeugführer insbesondere die gesundheitlichen Anforderungen nach § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 weiterhin erfüllen. Die Mindesthäufigkeit von Untersuchungen ist in Anlage 11 Nummer 1 geregelt. Die Anordnung der arbeitspsychologischen Untersuchung liegt im Ermessen des Unternehmers. Es ist die Pflicht des Unternehmers, sicherzustellen, dass der Triebfahrzeugführer den Anforderungen nach diesem Absatz genügt.

Der Unternehmer muss gemäß den Regelungen des **Absatzes 2** im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems eine regelmäßige Fort- und Weiterbildung der Triebfahrzeugführer, für die er eine Zusatzbescheinigung ausgestellt hat, sicherstellen. Die Häufigkeit von Überprüfungen ist in Anlage 11 Nummer 2 festgelegt. Die Überprüfung kann in Form einer Begleitfahrt stattfinden. Der Unternehmer hat eine durchgeführte Überprüfung sowohl auf der Bescheinigung als auch im Register der ausgestellten Bescheinigungen zu vermerken.

zu § 12

Diese Vorschrift setzt Artikel 16 und 18 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Nach **Absatz 1** darf der Unternehmer den Triebfahrzeugführer erst dann wieder einsetzen, wenn die festgestellten Mängel behoben sind.

Absatz 2 regelt das Verfahren für den Fall, dass ein Triebfahrzeugführer eine regelmäßige Überprüfung versäumt oder diese ein negatives Ergebnis ergibt. Der Unternehmer kann dann eine erneute Überprüfung des Triebfahrzeugführers anordnen, Befähigungen aberkennen oder die Zusatzbescheinigung entziehen.

Absatz 3 verpflichtet den Triebfahrzeugführer, das ihn beschäftigende Unternehmen über Mängel seiner beruflichen Eignung aufgrund des Gesundheitszustands in Kenntnis zu setzen.

In **Absatz 4** wird die Verpflichtung des Unternehmers geregelt, eine Untersuchung anzuordnen, wenn Zweifel an der gesundheitlichen Eignung des Triebfahrzeugführers bestehen. Des Weiteren wird der Unternehmer nach **Absatz 5** verpflichtet, die zuständige

Behörde bei einer Arbeitsunfähigkeit des Triebfahrzeugführers von länger als drei Monaten hiervon zu unterrichten.

zu § 13

In Umsetzung des Artikels 17 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie wird das Verfahren nach Beendigung oder Wechsel des Beschäftigungsverhältnisses geregelt.

Absatz 1 verpflichtet den Unternehmer, wenn das Beschäftigungsverhältnis eines Triebfahrzeugführers bei ihm endet, die zuständigen Behörde entsprechend zu informieren.

Die unternehmensbezogene Zusatzbescheinigung verliert gemäß **Absatz 2** mit Ende des Beschäftigungsverhältnisses ihre Gültigkeit. Zur Erleichterung der Anerkennung der vom Triebfahrzeugführer erworbenen Befähigungen durch andere Unternehmer hat der Triebfahrzeugführer jedoch Anspruch auf Ausstellung eines Nachweises der Bescheinigung nach Anlage 12 und der sonstigen Nachweise seiner beruflichen Befähigung.

Die in **Absatz 3** getroffene Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass, sofern der Triebfahrzeugführer ein Beschäftigungsverhältnis bei einem anderen Unternehmer aufnimmt, dieser den nachgewiesenen Befähigungen Rechnung tragen soll. Allerdings entscheidet der Unternehmer aufgrund seiner Sicherheitsverantwortung letztlich selbstverantwortlich, welche Befähigungen er anerkennt.

zu § 14

Diese Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 20 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie, in dem die Anerkennung von Personen und Stellen geregelt ist.

Absatz 1 regelt die Verpflichtung von Personen und Stellen, die Triebfahrzeugführer nach dieser Verordnung auszubilden beabsichtigen, sich auf Antrag anerkennen zu lassen, und knüpft somit an § 7d Satz 1 Nummer 1 AEG an. Die Anerkennungspflicht trifft Personen und Stellen für die Durchführung der Ausbildung zum Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins sowie der Zusatzbescheinigung. Die Anerkennungspflicht nach dieser Vorschrift besteht nicht im Falle des § 7d Satz 2 AEG. Von dieser Regelung erfasst sind Eisenbahnen, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist oder deren bestellter Eisenbahnbetriebsleiter durch die zuständige Behörde bestätigt worden ist. Des Weiteren bedürfen keiner Anerkennung staatliche Schulen, die zum Eisenbahner im Betriebsdienst/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst ausbilden.

Absatz 2 legt die Teilbereiche allgemeine Fachkenntnisse, fahrzeugbezogene Fachkenntnisse, infrastrukturbezogene Fachkenntnisse sowie Sprachkenntnisse fest, für die

ein Antrag auf Anerkennung als Ausbildungsorganisation gestellt werden kann. Wenn der Antrag auf Anerkennung auf den Teilbereich Infrastrukturwissen gerichtet ist, ist die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem sich die Infrastruktur befindet, zuständig für die Anerkennung. Dies kann ein anderer Mitgliedstaat sein als der, in dem die Schulungseinrichtung ihren Hauptsitz hat.

Die Regelung in **Absatz 3** enthält im Einzelnen die Anforderungen an die Ausbildungsorganisation, die eine Anerkennung beantragt.

Absatz 4 verdeutlicht, dass die Anerkennung einer Ausbildungsstelle alle Ausbildungsstätten unabhängig von der Örtlichkeit umfasst.

Die Regelung in **Absatz 5** verlangt bei Vorliegen einer Gruppenstruktur, dass jede juristische Person für sich von der zuständigen Behörde anerkannt wird.

Die Befristung der Anerkennung auf maximal fünf Jahre ist in **Absatz 6** geregelt. Bei Vorliegen der in Absatz 3 aufgeführten Voraussetzungen kann auf Antrag die Anerkennung verlängert werden.

Die Regelung des **Absatzes 7** trägt dem Umstand Rechnung, dass nach § 7d Satz 1 Nummer 1 AEG die Anerkennungspflicht auch für die Ausbildung von sonstigem, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautem Eisenbahnpersonal gilt und überträgt die Anforderungen an die Anerkennung entsprechend Absatz 1 bis 6 auch auf diesen Adressatenkreis.

zu § 15

§ 15 setzt Artikel 20 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie in Bezug auf die Anerkennung der Prüfungsorganisation um.

Die Vorschriften des **Absatzes 1** regeln die Anerkennung von Personen und Stellen für die Prüfung von Triebfahrzeugführern sowie im Einzelnen die Anforderungen an die Prüfer. Dieser Absatz knüpft an die Anerkennungspflicht aus § 7d Satz 1 Nummer 2 AEG an. Der Antrag auf Anerkennung einer Prüfungsorganisation kann – wie auch der Antrag auf Anerkennung einer Ausbildungsorganisation – für folgende Teilbereiche gestellt werden: allgemeine Fachkenntnisse, fahrzeugbezogene Fachkenntnisse, infrastrukturbezogene Fachkenntnisse sowie Sprachkenntnisse.

Im **Absatz 2** wird die Anerkennung der Prüfer auf fünf Jahre begrenzt und kann bei Vorliegen der in Absatz 1 aufgeführten Voraussetzungen verlängert werden.

zu § 16

Diese Regelung setzt Artikel 20 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie in Bezug auf die Anerkennung von Ärzten und Psychologen um. Sie stellt eine Konkretisierung von § 7d Satz 1 Nummer 3 AEG dar.

Nach **Absatz 1** erkennt die zuständige Behörde Ärzte und Psychologen an, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführern nach Anlage 3 durchführen. Die Befugnis zur Übertragung der Anerkennung von Ärzten und Psychologen gemäß § 1 Absatz 1a des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes auf eine andere Stelle bleibt unberührt.

Absatz 2 und **3** beinhalten die Anforderungen an die Anerkennung von Ärzten und Psychologen.

Die in **Absatz 4** geregelte Fortbildung dient dazu, Ärzte und Psychologen für eisenbahnspezifische Fragestellungen zu sensibilisieren.

zu § 17

Diese Vorschrift setzt Artikel 20 und 26 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

Die anerkannten Personen und Stellen sind laut **Absatz 1** in einem Register durch das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite mit Namen und Anschrift zu führen.

In **Absatz 2** ist geregelt, dass bei Wegfall von Anerkennungsvoraussetzungen, die jeweilige Anerkennung zu widerrufen ist. Die anerkannten Personen und Stellen haben eine Informationspflicht gegenüber der zuständigen Behörde, wenn eine Anerkennungsvoraussetzung weggefallen ist.

Absatz 3 enthält die generelle Verpflichtung für Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen sowie für Ärzte und Psychologen, ihre Tätigkeiten anhand eines Qualitätsmanagementsystems ständig zu überwachen.

Absatz 4 ordnet der zuständigen Behörde die Überwachung der Qualitätssicherung der nach §§ 14, 15 und 16 anerkannten Personen und Stellen zu.

zu § 18

Diese Vorschrift regelt, dass die zuständige Behörde die Rechts- und Fachaufsicht gegenüber den von ihr anerkannten Personen und Stellen ausübt.

zu § 19

Mit dieser Vorschrift wird Artikel 29 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie umgesetzt.

Die Bestimmungen des **Absatzes 1** eröffnen in Konkretisierung der Bestimmungen des § 5a Absatz 2 AEG der zuständigen Behörde die Möglichkeit, die vom Geltungsbereich der TfVO Beteiligten zu überwachen.

Absatz 2 regelt das Recht und die Pflicht der zuständigen Behörde, zu prüfen, ob ein Triebfahrzeugführer einen Triebfahrzeugführerschein und die erforderliche Zusatzbescheinigung vorweisen kann.

Absatz 3, 4 und 5 konkretisieren die Ermächtigungsgrundlage des § 5a Absatz 2 AEG und enthalten Maßnahmen, die die zuständige Behörde bei Feststellung von Verstößen ergreifen kann. Und zwar kann die zuständige Behörde in Bezug auf Mängel des Triebfahrzeugführerscheins zusätzliche Kontrollen anordnen, den Triebfahrzeugführerschein aussetzen oder entziehen. Im Hinblick auf Mängel der Zusatzbescheinigung kann die zuständige Behörde den Unternehmer auffordern, den Triebfahrzeugführer zu überprüfen, dem Triebfahrzeugführer Befähigungen abzuerkennen oder die Zusatzbescheinigung zu entziehen. Der Unternehmer hat die zuständige Behörde über die ergriffene Maßnahme zu informieren. In der Zwischenzeit kann die zuständige Behörde dem Triebfahrzeugführer das Führen eines Triebfahrzeuges untersagen. In Absatz 5 sind die erforderlichen Erstmaßnahmen geregelt, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass ein Triebfahrzeugführer eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs darstellt.

Bei international eingesetzten Triebfahrzeugführern sind die Mitteilungspflichten an die Europäische Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten zu beachten.

Die zuständige Behörde hat gemäß **Absatz 6** die Möglichkeit, die Europäische Kommission einzuschalten, wenn sie der Meinung ist, dass eine Maßnahme einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedsstaates nicht ausreicht. Sie hat das Recht, eine auf der Grundlage von Absatz 3, 4 und 5 erteilte Untersagung des Führens von Triebfahrzeugen aufrechtzuerhalten, wenn die von der zuständigen Behörde des anderen Mitgliedstaates ergriffene Maßnahme nach ihrer Auffassung nicht ausreicht.

zu § 20

Nummer 1 bis 18 regeln in Umsetzung von Artikel 30 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie die Ordnungswidrigkeitentatbestände für den Fall der Verstöße gegen die jeweiligen Vorschriften dieser Verordnung.

zu § 21

Diese Vorschrift setzt Artikel 37 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um. Die Einführung der Zertifizierung der Triebfahrzeugführer nach dieser Verordnung erfolgt schrittweise.

Absatz 1 regelt die Verpflichtung sowohl für die zuständige Behörde als auch für den Unternehmer, bis zum 13. Januar 2012 die Register der Triebfahrzeugführerscheine und der Zusatzbescheinigungen einzurichten.

Gemäß **Absatz 2** müssen spätestens bis zum 13. Januar 2019 alle Triebfahrzeugführer im Besitz eines Triebfahrzeugführerscheins und einer Zusatzbescheinigung nach dieser Verordnung sein. Die auf der Grundlage der VDV Schrift 753 erteilten Führerscheine dürfen bis zum 13. Januar 2019 eingesetzt werden.

Absatz 3 enthält die Verpflichtung, ab dem 13. Januar 2012 Triebfahrzeugführern, die erstmalig einen Triebfahrzeugführerschein erwerben und die im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr in einem anderen Mitgliedstaat eingesetzt werden oder in mindestens zwei Mitgliedstaaten tätig sind, Triebfahrzeugführerscheine und Zusatzbescheinigungen nach Maßgabe dieser Verordnung auszustellen. Unabhängig davon unterfallen alle Triebfahrzeugführer, die die vorgenannten Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, dem Erfordernis der regelmäßigen Überprüfung nach § 11.

Des Weiteren regelt **Absatz 4** die Verpflichtung der Erteilung aller neuen Triebfahrzeugführerscheine und die Ausstellung aller neuen Zusatzbescheinigungen nach den Regeln dieser Verordnung ab dem 13. Januar 2014.

Nach **Absatz 5** haben Triebfahrzeugführer, die sich bis zu den in diesem Absatz genannten Fristen in Ausbildung befinden, die Wahl zwischen dem Erwerb einer Erlaubnis nach der VDV-Schrift 753 und der Fahrberechtigung nach dieser Verordnung.

Wenn ein Triebfahrzeugführer über eine Erlaubnis nach der VDV-Schrift 753 verfügt, muss er gemäß **Absatz 6** den Antrag auf Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins bis zum 13. Januar 2017 stellen.

Absatz 7 verpflichtet die Unternehmer, der zuständigen Behörde auf Anfrage die für die Erstellung der Kosten- Nutzen- Analyse nach Artikel 37 Absatz 5 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie erforderlichen Informationen mitzuteilen.

zu Anlage 1

Anlage 1 enthält das europäisch harmonisierte Muster eines Triebfahrzeugführerscheins.

Die harmonisierten Anforderungen sind dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 36/2010, die den Anhang I Abschnitt 1 und 2 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie konkretisiert, entnommen.

zu Anlage 2

Anlage 2 beinhaltet das europäisch harmonisierte Muster einer Zusatzbescheinigung. Diese Anlage enthält die Vorgaben für eine Bescheinigung nach Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 36/2010, die Anhang I Abschnitt 3 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie konkretisieren.

In Nummer 8 der Zusatzbescheinigung „Infrastruktur, auf der der Triebfahrzeugführer fahren darf“ ist nicht die Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers in ihrer Gesamtheit aufzulisten, sondern es sind die Betriebsverfahren, Zugbeeinflussungssysteme und Signalsysteme, die er beherrscht, aufzuführen.

In Deutschland gibt es derzeit folgende Betriebsverfahren und Zugbeeinflussungssysteme:

- Steilstreckenbetrieb,
- ZLB (Zugleitbetrieb),
- SZB (Signalisierter Zugleitbetrieb),
- PZB (Punktförmiges Zugbeeinflussungssystem),
- LZB (Linienzugbeeinflussung),
- LZB-CIR-ELKE (Linienzugbeeinflussung mit Betriebsleitsystem CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading - Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz der Eisenbahn(en))),
- GNT (Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge),
- FFB (Funkfahrbetrieb),
- ETCS Stufe 1 (European Train Control System) und
- ETCS Stufe 2.

In Deutschland werden zurzeit folgende Signalsysteme unterschieden:

- Haupt- und Vorseignale,
- Kombinationssignale,

- Lichthaupt- und Lichtvorsignale im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und
- Haupt- und Vorsignalverbindungen bei Gleichstrom-S-Bahnen.

zu Anlage 3

In **Anlage 3** sind die medizinischen Anforderungen an einen Triebfahrzeugführer sowie die Mindestinhalte der Einstellungsuntersuchung und der regelmäßigen Untersuchung aufgeführt. Diese Vorgaben ergeben sich aus dem Anhang II der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie.

zu Anlage 4

Anlage 4 bestimmt die allgemeinen Fachkenntnisse und Anforderungen für den Führerschein nach § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und § 6 Absatz 1. Diese Mindestanforderungen entsprechen dem Anhang IV der Richtlinie 2007/59/EG.

zu den Anlagen 5 und 6

In **Anlage 5** sind die Mindestanforderungen an die fahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und in **Anlage 6** an die infrastrukturbezogenen Fachkenntnisse für den Erwerb der Zusatzbescheinigung festgelegt. Diese Anlagen setzen Anhang V und VI der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

zu Anlage 7

In **Anlage 7** ist die Ausbildungsmethode geregelt. Diese Regelung setzt Anhang III der Richtlinie um.

zu Anlage 8

Das Muster eines vorläufigen Führerscheins ist in **Anlage 8** enthalten.

zu den Anlagen 9 und 10

Anlage 9 führt auf, welche Daten im Triebfahrzeugführerscheinregister aufzunehmen sind und bestimmt die Zugangsrechte. Diese Anlage beinhaltet die Vorgaben des Anhangs I der

Entscheidung 2010/17/EG, die die Angaben in Anhang I Abschnitt 4 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie konkretisieren.

Anlage 10 legt die Angaben fest, die im Zusatzbescheinigungsregister nach § 10 Absatz 4 festzuhalten sind und bestimmt die Zugangsrechte. Diese Anlage beinhaltet die in Anhang II der Entscheidung 2010/17/EG enthaltenen Vorgaben, die die Angaben des Anhangs I Abschnitt 4 der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie konkretisieren.

Die Register enthalten die jeweiligen Informationen über die Voraussetzungen, die für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins und die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung erfüllt sein müssen, und den Inhalt des jeweiligen Dokuments.

zu Anlage 11

Die Häufigkeit der regelmäßigen Überprüfungen nach § 11 Absatz 1 und 2 ist in **Anlage 11** regelt. Diese Vorgaben setzen Anhang II Abschnitt 3.1 und Anhang VII der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie um.

zu Anlage 12

Anlage 12 enthält das europäisch harmonisierte Muster eines Nachweises einer Zusatzbescheinigung nach § 13 Absatz 2. Es handelt sich hierbei um Vorgaben des Anhangs III der Verordnung (EU) Nr. 36/2010.

Artikel 2 (Änderung der ESiV)

In § 3 Absatz 1 wird die Änderung der Richtlinie 2004/49/EG durch die Richtlinie 2009/149/EG eingefügt. Die Richtlinie 2009/149/EG ändert den Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG ab. Sie enthält europäisch harmonisierte Definitionen für gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

Durch diese Änderung haben die Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, nach § 6 Nummer 2 in ihrem jährlichen Sicherheitsbericht an das Eisenbahn-Bundesamt den neuen Anhang I im Hinblick auf die Entwicklung der dort festgelegten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren bezogen auf ihr Unternehmen zu beachten. Ebenso hat das Eisenbahn-Bundesamt in dem Jahresbericht nach § 7 die

Vorgaben des neuen Anhangs I für seinen Bericht zu berücksichtigen (§ 7 Absatz 2 Nummer 1).

Artikel 3 (Änderung der BEGebV)

zu Nummer 1 (Gebührenverzeichnis, Teil I, Abschnitt 1)

In Abschnitt 1 wird die Gebührenposition 1.13 aufgehoben. Die Anerkennung als Ausbilder ist nun nach Abschnitt 10 – Amtshandlungen nach der TfV Gebührenposition 10.5 verschoben worden.

zu Nummer 2 (Gebührenverzeichnis, Teil I, Abschnitt 10)

Es wird ein neuer Abschnitt 10 für Amtshandlungen nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung eingeführt. Bis Erfahrungswerte über den jeweils zeitlichen Aufwand einer neuen Amtshandlung vorliegen, ist vor dem Hintergrund der Gebührengerechtigkeit die Gebührenart „Rahmengebühr“ gewählt worden. Die Gebührensätze berücksichtigen die Erfahrungswerte aus vergleichbaren Verwaltungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes wie die Bestellung und Bestätigung von Eisenbahnbetriebsleitern.

Für die Rahmengebühr wurde der derzeit noch gültige Stundensatz von 100 Euro zugrunde gelegt. Innerhalb der jeweiligen Rahmengebühr wird der zeitliche Aufwand zur Bearbeitung für die jeweilige Amtshandlung konkret ermittelt und dem Gebührenschuldner aufgegeben. Sobald belastbare Ergebnisse der Kostenleistungsrechnung vorliegen, spätestens jedoch nach fünf Jahren, wird eine Präzisierung dank der gewonnenen Erfahrungen vorgenommen und eine Pauschalgebühr festgesetzt.

zu Gebührenposition 10.1

Das Ausstellen eines vorläufigen Führerscheins verlangt eine Prüfung, Bearbeitung und Entscheidung des Antrags durch das Eisenbahn-Bundesamt. Gegebenenfalls müssen Unterlagen nachgefordert werden. In diesem Verfahren ist das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 5 Absatz 1 TfV mit Ausnahme von Nummer 5 festzustellen. Im Hinblick auf das Vorliegen der gesundheitlichen Eignung kann eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes bei Abweichungen der maximalen Korrektur-Linsenstärke nach Anlage 3 Nummer 1.2 Buchstabe b TfV über die Zulässigkeit einer Ausnahme erforderlich sein. Die zuständige Behörde stellt den vorläufigen Führerschein aus und lässt ihn dem

Prüfer zukommen. Je nach tatsächlichem Aufwand fallen Kosten in Höhe von 100 bis 500 Euro an.

zu Gebührenposition 10.2

Das Erteilen eines neuen, geänderten oder verlängerten Triebfahrzeugführerscheins oder eines Ersatzführerscheins erfordert eine Prüfung, Bearbeitung und Entscheidung des Antrags. Gegebenenfalls müssen Unterlagen nachgefordert werden. Es sind die Voraussetzungen des § 5 Absatz 1 TfV zu prüfen und gegebenenfalls über eine zulässige Ausnahme bei Überschreitung der maximalen Korrektur-Linsenstärke zu entscheiden, falls nicht bereits die Voraussetzungen im Rahmen der Ausstellung eines vorläufigen Triebfahrzeugführerscheins geprüft wurden. Die für die Herstellung des Führerscheins notwendigen Daten müssen an die Bundesdruckerei weitergeleitet werden.

Die Bundesdruckerei, die den Führerschein herstellt, personalisiert und liefert, erhält für ihren Aufwand pro Führerschein 50 Euro. Daraus ergibt sich eine Gebührenspanne von 150 bis 550 Euro.

zu Gebührenposition 10.3

Das Abgeben einer Schlichtungsempfehlung bedarf zunächst einer Überprüfung, Bearbeitung und Entscheidung des Antrags, der vom Triebfahrzeugführer oder Unternehmer gestellt wurde. Das Eisenbahn-Bundesamt muss die Gegenseite anhören und gegebenenfalls Unterlagen nachfordern. Zum Abschluss des Schlichtungsverfahrens gibt das Eisenbahn-Bundesamt eine Schlichtungsempfehlung ab. Je nach zeitlichem Aufwand fallen Gebühren zwischen 200 und 1000 Euro an. Die Gebühr ist von der Partei zu tragen, welche im Ergebnis des Schlichtungsverfahrens unrechtmäßig gehandelt hat.

zu Gebührenposition 10.4

Bei der Erteilung einer Auskunft über den Triebfahrzeugführerschein aus dem Führerscheinregister hat die zuständige Behörde zunächst die Voraussetzungen einer Auskunftserteilung zu prüfen und zu entscheiden. Anschließend hat sie den Antrag zu prüfen, zu bearbeiten, zu entscheiden und letztendlich die Auskunft zu erteilen. Je nach tatsächlichem Arbeitsaufwand fallen Gebühren in Höhe von 100 bis 300 Euro an.

zu den Gebührenpositionen 10.5 bis 10.7

Der Anerkennungsantrag nach § 14 Absatz 1, gegebenenfalls in Verbindung mit Absatz 7, § 15 Absatz 1 oder § 16 Absatz 1 TfV muss durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüft, bearbeitet und entschieden werden. Erforderlichenfalls muss das Eisenbahn-Bundesamt Unterlagen nachfordern. Die anzuerkennende Person oder Stelle erhält zum Abschluss des Verwaltungsverfahrens einen Bescheid. Da für das Verwaltungsverfahren je nach Antragstellung zwischen drei und zehn Stunden Arbeitsaufwand anfallen, bewegen sich die Gebühren zwischen 300 und 1000 Euro.

zu den Gebührenpositionen 10.8 und 10.9

Eine Gebührenerhebung im Rahmen der Überwachung erfolgt ausschließlich, wenn ein Rechtsverstoß festgestellt worden ist oder der Anlass anderweitig vom Gebührenschuldner zu vertreten ist. Für die Überwachung ohne besonderen Anlass werden keine Gebühren erhoben. Je nach Arbeitsaufwand werden Gebühren zwischen 300 und 1000 Euro erhoben.

zu Gebührenposition 10.10

Aufgrund eines Rechtsverstoßes oder bei Veranlassung wegen einer Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs durch den betroffenen Triebfahrzeugführer erfolgt eine Aussetzung oder Entziehung eines Triebfahrzeugführerscheins oder Untersagung des Führens eines Triebfahrzeuges. Je nach Arbeitsaufwand werden Gebühren zwischen 300 und 1000 Euro erhoben.

zu Nummer 3 (Gebührenverzeichnis, Teil I, Abschnitt 11)

Der Abschnitt 10 wird als Folgeänderung zu Nummer 2 Abschnitt 11.

Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage

Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG

| Richtlinie | Umsetzung |
|---------------------------|--|
| Artikel 1 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 2 Abs. 1 | § 1 Abs. 1 TfV |
| Artikel 2 Abs. 2 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 2 Abs. 3 | § 1 Abs. 2 TfV, § 1 Abs. 2 AEG i.V.m. § 4 PBefG |
| Artikel 3 | § 2 TfV |
| Artikel 4 Abs. 1 | § 3 Abs. 1 TfV |
| Artikel 4 Abs. 2 | § 3 Abs. 3 TfV |
| Artikel 4 Abs. 3 | § 3 Abs. 2 TfV |
| Artikel 4 Abs. 4 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 5 | Anlage 2 Unterabschnitt C TfV |
| Artikel 6 | § 4 TfV |
| Artikel 7 | § 4 TfV |
| Artikel 8 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 9 Abs. 1 | § 5 |
| Artikel 9 Abs. 2 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 10 | § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und S. 2 TfV |
| Artikel 11 Abs. 1 | § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 TfV |
| Artikel 11 Abs. 2 | § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 und S. 3 TfV |
| Artikel 11 Abs. 3 | § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 und S. 3 TfV |
| Artikel 11 Abs. 4 | § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 5 TfV |
| Artikel 12 | § 5 Abs. 2 S. 2 TfV |
| Artikel 13 Abs. 1 | § 5 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 TfV |
| Artikel 13 Abs. 2 | § 5 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 und S. 2 TfV |
| Artikel 13 Abs. 3 | § 5 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 TfV |
| Artikel 14 Abs. 1 | § 8 Abs. 1 TfV |
| Artikel 14 Abs. 2 | § 8 Abs. 2 S. 1 TfV |
| Artikel 14 Abs. 3 | § 8 Abs. 2 S. 2 TfV |
| Artikel 14 Abs. 4 | § 8 Abs. 4 TfV |
| Artikel 14 Abs. 5 | § 8 Abs. 6 TfV |
| Artikel 14 Abs. 6 | § 8 Abs. 5 TfV |
| Artikel 15 Abs. 1 | § 9 Abs. 1 und 5 S. 1 TfV |
| Artikel 15 Abs. 2 | § 9 Abs. 5 S. 2 TfV |
| Artikel 15 Abs. 3 | § 9 Abs. 3 TfV |
| Artikel 16 Abs. 1 UAbs. 1 | § 11 Abs. 1 TfV |
| Artikel 16 Abs. 1 UAbs. 2 | § 8 Abs. 7 TfV |
| Artikel 16 Abs. 2 | § 11 Abs. 2 TfV |
| Artikel 16 Abs. 3 | § 12 Abs. 2 TfV |
| Artikel 17 | § 13 TfV |
| Artikel 18 | § 12 Abs. 1, 3 bis 5 TfV |
| Artikel 19 Abs. 1 und 2 | § 5 Abs. 1e S. 1 Nr. 3, Nr. 8 AEG, § 1 Abs. 1a BEVVG |

| | |
|------------------------------|--|
| Artikel 19 Abs. 3 bis 6 | bleibt einer späteren Übertragungsverordnung vorbehalten |
| Artikel 20 Abs. 1 und Abs. 2 | § 14 Abs. 1, § 15 Abs. 1, § 16 Abs. 1 i.V.m. § 7d AEG |
| Artikel 20 Abs. 3 | § 17 Abs. 1 TfV |
| Artikel 21 | VwVfG, VwGO |
| Artikel 22 Abs. 1 Buchst. a | § 10 Abs. 2 TfV |
| Artikel 22 Abs. 1 Buchst. b | § 10 Abs. 3 TfV |
| Artikel 22 Abs. 2 | § 10 Abs. 4 und 6 TfV |
| Artikel 22 Abs. 3 | § 10 Abs. 6 TfV |
| Artikel 22 Abs. 4 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 22 Abs. 5 | § 10 Abs. 8 und 9 TfV |
| Artikel 22 Abs. 6 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 23 Abs. 1 | § 6 Abs. 1 TfV |
| Artikel 23 Abs. 2 | § 6 Abs. 3 TfV |
| Artikel 23 Abs. 3 | § 6 Abs. 1 und 2 TfV |
| Artikel 23 Abs. 4 | § 7e Abs. 2 Nr. 3 AEG |
| Artikel 23 Abs. 5 und 6 | § 6 Abs. 4 i.V.m. § 14 Abs. 1 und 2 TfV |
| Artikel 23 Abs. 7 | § 6 Abs. 5 TfV |
| Artikel 23 Abs. 8 | § 6 Abs. 6 TfV |
| Artikel 24 | § 6 Abs. 7 TfV |
| Artikel 25 Abs. 1 Buchst. a | § 7 Abs. 5 TfV |
| Artikel 25 Abs. 1 Buchst. b | § 7 Abs. 6 TfV |
| Artikel 25 Abs. 2 und 3 | § 7 Abs. 2 i.V.m. 15 Abs. 1 TfV |
| Artikel 25 Abs. 4 | § 7 Abs. 2 TfV |
| Artikel 25 Abs. 5 | § 15 Abs. 1 TfV |
| Artikel 25 Abs. 6 | § 7 Abs. 1 TfV |
| Artikel 26 | § 17 Abs. 3 und 4 TfV |
| Artikel 27 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 28 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 29 Abs. 1 | § 19 Abs. 2 TfV |
| Artikel 29 Abs. 2 und 3 | § 19 Abs. 1 TfV |
| Artikel 29 Abs. 4 | § 19 Abs. 3, 4 und 5 TfV |
| Artikel 29 Abs. 5 | § 19 Abs. 6 TfV |
| Artikel 30 | § 20 TfV |
| Artikel 31 bis Artikel 36 | keine Umsetzung erforderlich |
| Artikel 37 | § 21 TfV |
| Artikel 38 und 39 | keine Umsetzung erforderlich |
| Anhang I | Anlage 1, 2, 9 und 10 TfV |
| Anhang II | Anlage 3 und 11 Nr. 1 TfV |
| Anhang III | Anlage 7 TfV |
| Anhang IV | Anlage 4 TfV |
| Anhang V | Anlage 5 TfV |
| Anhang VI | Anlage 6 TfV |
| Anhang VII | Anlage 11 Nr. 2 TfV |