

Bestandsschutz vs. dynamische Betreiberverantwortlichkeit

A. Sachverhalt

Bestandsschutz vs. dynamische Betreiberverantwortlichkeit



=

**Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung vs.
aufsichtsbehördliche Eingriffsbefugnisse**



A. Sachverhalt

Aufrüsten eines Teils eines **zugelassenen Fahrzeugs** auf den **aktuellen Stand der Technik**?



Quelle: <https://www.motor-talk.de/blogs/andyrx/alte-autos-die-noch-zum-taeglichen-strassenbild-gehoren-t3731385.html>



Quelle: <https://www.autoteileprofi.de/ratgeber/led-scheinwerfer-2068>

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

1. Ausgangspunkt: Erstmalige Inbetriebnahme

§ 8 S. 1 EIGV:

Die erstmalige Inbetriebnahme eines Bestandteils des Eisenbahnsystems bedarf einer Genehmigung (**Inbetriebnahmegenehmigung**) durch das Eisenbahn-Bundesamt, soweit in den anwendbaren Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nicht etwas anderes bestimmt ist.

§ 2 Nr. 3 EIGV:

„**Bestandteile des Eisenbahnsystems**“ die **strukturellen Teilsysteme** und die übrige Eisenbahninfrastruktur;

Nr. 1 lit. a) des Anhanges II der Richtlinie 2008/57/EG:

Strukturelle Bereiche: Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, **Fahrzeuge** [...].

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

2. Ablösung der Wirkung der Inbetriebnahmegenehmigung durch Maßnahmen der Umrüstung und Erneuerung

§ 14 Abs. 1 EIGV:

Die Inbetriebnahme eines **umgerüsteten oder erneuerten** Bestandteils des Eisenbahnsystems, bei dem eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll, **bedarf einer Inbetriebnahmegenehmigung.**

§ 2 Nr. 24 EIGV:

„**Umrüstung**“ umfangreiche Änderungsarbeiten an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die **Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert** wird;

§ 2 Nr. 5 EIGV:

„**Erneuerung**“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch an Bestandteilen des Eisenbahnsystems oder Teilen davon, sodass die **Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems nicht verändert** wird;

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

a) Einschränkung des Prüfungsgegenstands

§ 15 Abs. 6 S. 2 EIGV:

Für die Prüfung **gelten die §§ 9, 10** und § 11 Absatz 2 bis 5 und 8 **entsprechend mit der Maßgabe**, dass sich die **Prüfung auf den von der Umrüstung oder Erneuerung betroffenen Teil des Bestandteils des Eisenbahnsystems einschließlich seiner Schnittstellen beschränkt.**

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

b) Prüfungsmaßstab

§ 4 Abs. 5 EIGV:

¹Bestehende Infrastrukturen und bestehende Fahrzeuge müssen nicht den neuen **Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität oder deren Änderungen** genügen. ²Diese sind erst bei einer **Umrüstung oder Erneuerung** anzuwenden. ³Satz 1 **gilt nicht**, sofern eine **Pflicht zur Anpassung in der jeweiligen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität ausdrücklich festgelegt** ist. ⁴Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen sind die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität **in Bezug auf die jeweilige Umrüstung oder Erneuerung anzuwenden**.

§ 4 Abs. 6 EIGV:

Absatz 5 gilt für **notifizierte technische Vorschriften und für technische Vorschriften entsprechend**.

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

c) Hemmung der Dynamik: Gültige Version der anzuwendenden notifizierten und anderen nationalen technischen Vorschriften

§ 6 Abs. 3 S. 1 und 2 EIGV:

Für **Umrüstungen und Erneuerungen** von Fahrzeugen sind die Vorschriften nach Absatz 1 Nummer 2 und 3 maßgeblich, die **zum Zeitpunkt der Anzeige anzuwenden** sind. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 6 Abs. 3 S. 3 EIGV:

Abweichend von Satz 1

1. gelten für Fahrzeuge die auf der Grundlage einer **zum Zeitpunkt der Anzeige gültigen Genehmigung einer Fahrzeugserie oder gültigen Genehmigung einer Fahrzeugvariante erstmals in Betrieb genommen** worden sind, die Anforderungen nach Absatz 1 Nummer 2 und 3, welche für die Erstserie anwendbar waren; liegt der Zeitpunkt der Antragstellung für die Erstserie mehr als **sieben Jahre** zurück, so gelten die Anforderungen, die zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar waren,

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

§ 6 Abs. 3 S. 3 EIGV:

2. kann der Halter durch ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6; L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung nachweisen, dass die **Schnittstellen** die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

I. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EIGV

Zusammenfassendes Ergebnis:

Bestandsschutzwirkung der Inbetriebnahmegenehmigung wird durch Dynamik auslösende Umrüstung oder Erneuerung durchbrochen.

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

II. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EBO

1. Genehmigungsbedürftigkeit der erstmaligen Inbetriebnahme und der Durchführung von Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen

§ 32 Abs. 1 EBO:

Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie **abgenommen** worden sind (§ 3 Abs. 2).

§ 1 Abs. 4 EBO:

Die Vorschriften für Neubauten **gelten** auch für **umfassende Umbauten bestehender** Bahnanlagen und **Fahrzeuge**; sie **sollen** auch bei der **Unterhaltung und Erneuerung berücksichtigt** werden.



Ablösung der Wirkung der erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung durch Maßnahmen der Unterhaltung und Erneuerung.

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

II. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EBO

2. Prüfungsmaßstab

§ 2 Abs. 1 EBO:

¹Bahnanlagen und **Fahrzeuge** müssen so **beschaffen** sein, daß sie den Anforderungen der **Sicherheit und Ordnung genügen**. ²Diese Anforderungen **gelten als erfüllt**, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, **anerkannten Regeln der Technik** entsprechen.

§ 2 Abs. 2 EBO:

Von den **anerkannten Regeln der Technik** darf **abgewichen** werden, wenn mindestens die **gleiche Sicherheit** wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

B. Umfang der Schutzwirkung der Fahrzeugzulassung

II. Inhalt des gewährten Bestandsschutzes in der EBO

Zusammenfassendes Ergebnis:

(Verhaltens) Dynamik von Unterhaltungsmaßnahmen und Erneuerung ausgelöst.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

- Wann sind Umrüstung, Erneuerung (EIGV) bzw. Unterhaltungsmaßnahmen und Erneuerung (EBO) geboten?
 - Freie Entscheidung des Verantwortlichen?
 - Oder gesetzlich determiniertes „Ermessen“?

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

I. Anordnung durch Aufsichtsbehörde

1. Konkrete Gefahr

§ 5a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AEG

Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe, **Gefahren** abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen.

➔ Jedenfalls einer **konkreten Gefahr** folgen zwingend **Umrüstung oder Erneuerung bzw. Unterhaltungsmaßnahmen**.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

I. Anordnung durch Aufsichtsbehörde

2. Sicherheitsrisiken unterhalb der Schwelle einer konkreten Gefahr

§ 5a Abs. 1 S. 1 AEG

Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben die Aufgabe, **die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften zu überwachen**, soweit in diesem Gesetz nichts Besonderes bestimmt ist.

§ 5 Abs. 1 Nr. 1 und 2 AEG:

Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung

1. **dieses Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen**,
2. des **Rechts** der Europäischen Gemeinschaften oder **der Europäischen Union**, soweit es Gegenstände dieses Gesetzes oder die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 betrifft,

überwacht.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

I. Anordnung durch Aufsichtsbehörde

§ 4 Abs. 1 AEG:

Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den **Anforderungen der öffentlichen Sicherheit**

1. an den **Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme** und

2. an den **Betrieb**

genügen.

§ 4 Abs. 3 S. 1 AEG:

Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet,

1. ihren **Betrieb sicher zu führen** und

2. an **Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung** mitzuwirken.

➡ **Konkretisiert in EIGV und EBO...**

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

I. Anordnung durch Aufsichtsbehörde

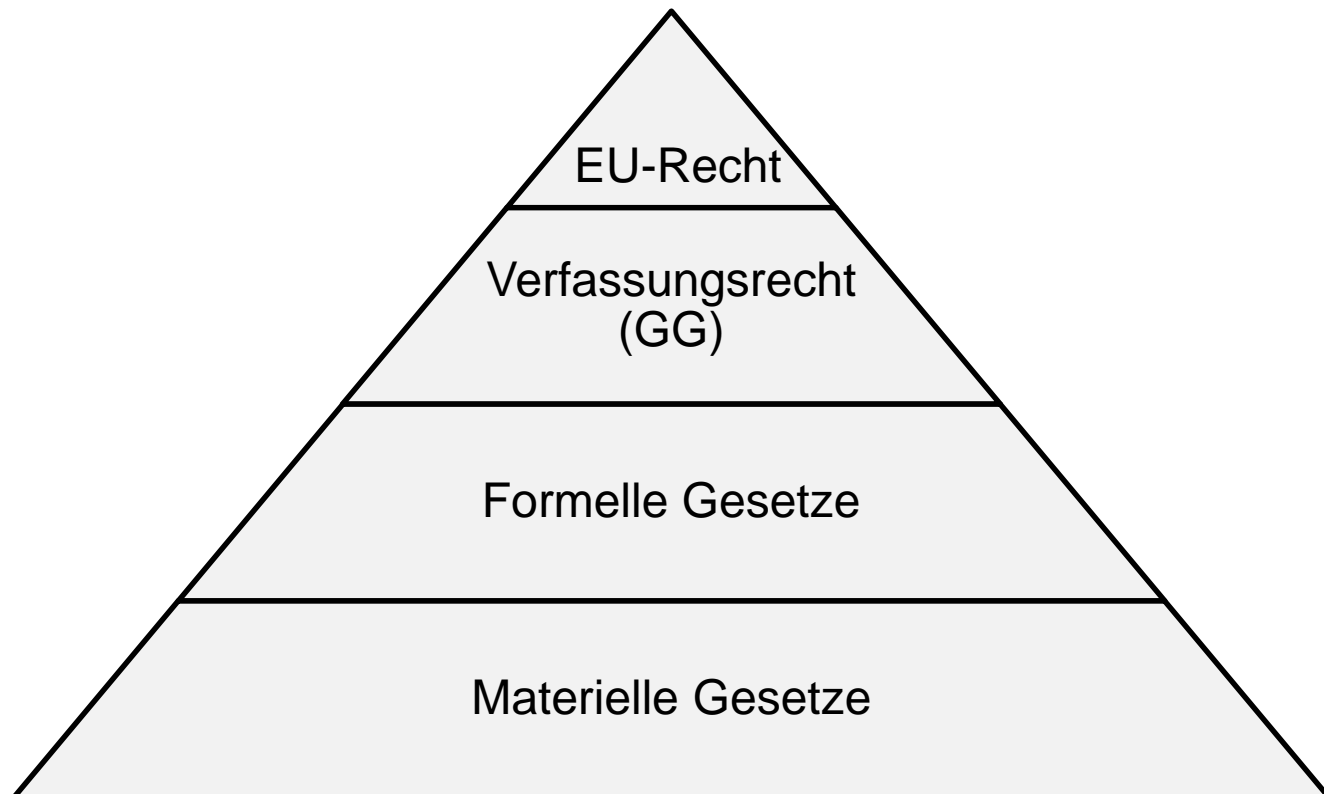
➔ **Konkretisiert in EIGV und EBO...**

Die Normen der EIGV und EBO wurden bereits untersucht; dabei wurden keine Vorgaben gefunden, **wann** ein EVU gehalten ist, **Maßnahmen der Umrüstung und Erneuerung durchzuführen** – zumindest unterhalb der Schwelle einer konkreten Gefahr.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

1. Richtlinienkonforme Auslegung



C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

- **Anwendungsvorrang**
= nationale Norm wird überlagert, nicht „ausradiert“
- **Europarechtskonforme Auslegung**

➔ **Grundsatz der Effektivität des Unionsrechts**

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

2. Sicherheitsrichtlinien 2004/49/EG und (EU) 2016/798

- **Richtlinie (EU) 2016/798** wird **Richtlinie 2004/49/EU** ersetzen.
- Gilt seit 15.06.2016, ist noch bis 16.06.2019 (+ ein Jahr Verlängerung) in nationales Recht umzusetzen.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

Art. 4 Abs. 1 S. 1 der Richtlinie 2004/49/EG:

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies **nach vernünftigem Ermessen durchführbar** ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die **Entwicklung des Gemeinschaftsrechts sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt** werden und **die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang** erhält.

Art. 4 Abs. 1 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798:

Mit dem Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu entwickeln und zu **verbessern**, sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit **in angemessener Weise durchführbar**, kontinuierlich verbessert wird, wobei die **Entwicklung des Unionsrechts** und internationaler Regelungen sowie der **technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt** werden und die **Verhütung von Unfällen Vorrang** erhält;

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

Vage Rechtsfolgenseite stets durch Abwägung aufzuklären:

- 1. Schritt: Erforschen der einschlägigen Belange**
- 2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange**
- 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend**

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

a) 1. Schritt: Erforschen der einschlägigen Belange

| Für die Verbesserung der Eisenbahnsicherheit | Gegen die Verbesserung der Eisenbahnsicherheit |
|---|--|
| Bloße Risikominimierung ausreichend, aber Restrisiko | Finanzieller Aufwand |
| Leben, körperliche Unversehrtheit, Eigentum, finanzielle Einbußen, Umwelt | Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn (und Verbraucherinteressen) |
| Qualität der Eisenbahn-Dienstleistung | Mittelbare Kosten (z. B. Stillstand der Fahrzeugflotte, Folgekosten durch erhöhtes Gewicht, Abnutzung der Gleise etc.) |
| Weitere Belange | |

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

b) 2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange

Art. 4 Abs. 1 S. 1 der Richtlinie 2004/49/EG:

[...] und die **Verhütung schwerer Unfälle Vorrang** erhält.

Art. 4 Abs. 1 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798:

[...] und die **Verhütung von Unfällen Vorrang** erhält;



- Besonders hohe Bedeutung der Sicherheit, auf Grund der davon geschützten Rechtsgüter aber auch der damit einhergehenden Verbesserung der Interoperabilität und Wettbewerbsfähigkeit
- **Verschärfung: „Unfälle“ statt „schwere Unfälle“**

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

b) 2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange

Art. 3 lit. k) der Richtlinie 2004/49/EG:

„**Unfall**“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Brände und sonstige Unfälle;

Art. 3 Nr. 11 der Richtlinie (EU) 2016/798:

[...] unter Beteiligung von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen [...];

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

b) 2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange

Art. 3 lit. I) der Richtlinie 2004/49/EG:

„**schwerer Unfall**“ Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; "beträchtlicher Schaden" bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;

Art. 3 Nr. 12 der Richtlinie (EU) 2016/798:

[...] sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement [...];

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

b) 2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange

Art. 3 lit. m) der Richtlinie 2004/49/EG:

„**Störung**“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt;

Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie (EU) 2016/798:

„**Störung**“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

Art. 4 Abs. 1 S. 1 der Richtlinie 2004/49/EG:

[...] soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist [...].

Art. 4 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798:

[...] soweit in angemessener Weise durchführbar [...];

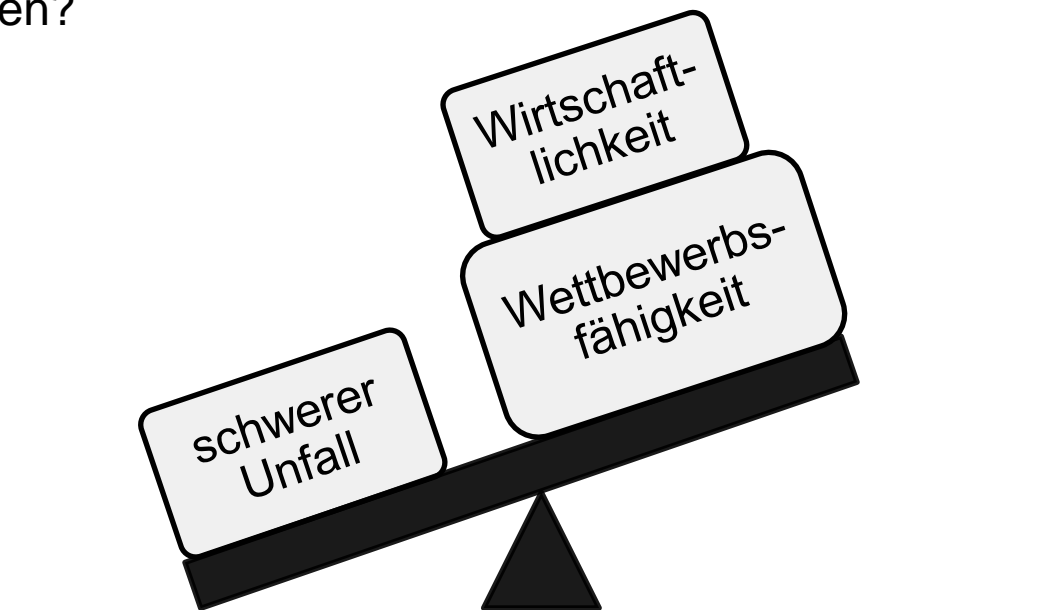
C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

- „Ob“: Überhaupt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen?



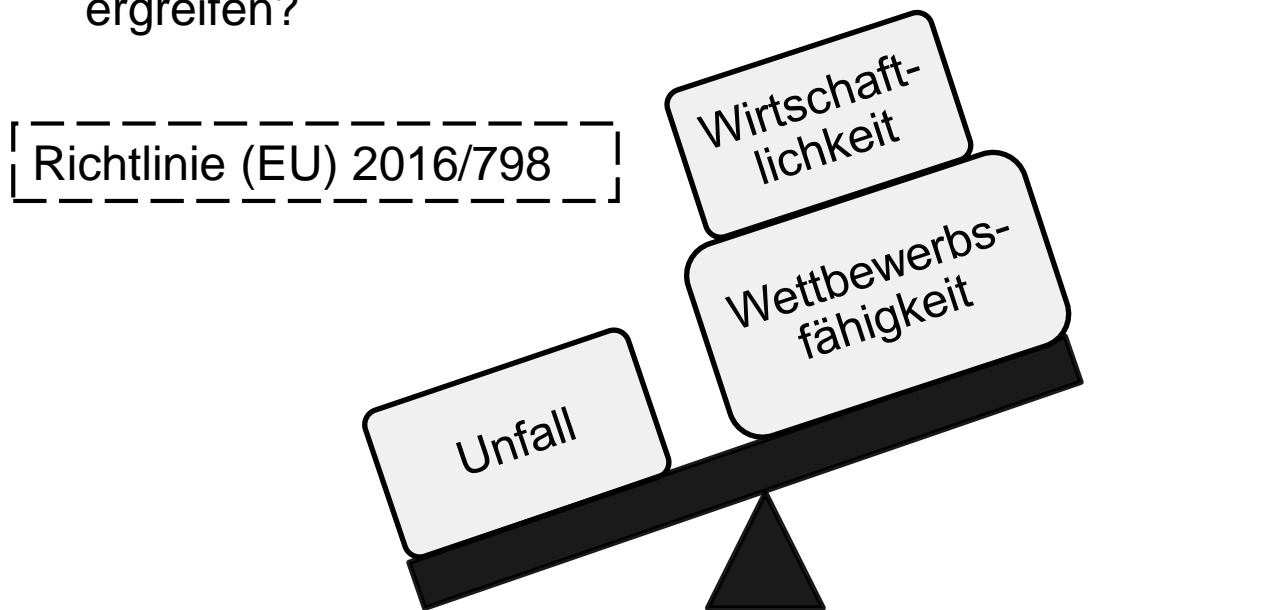
C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

- „Ob“: Überhaupt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen?



C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

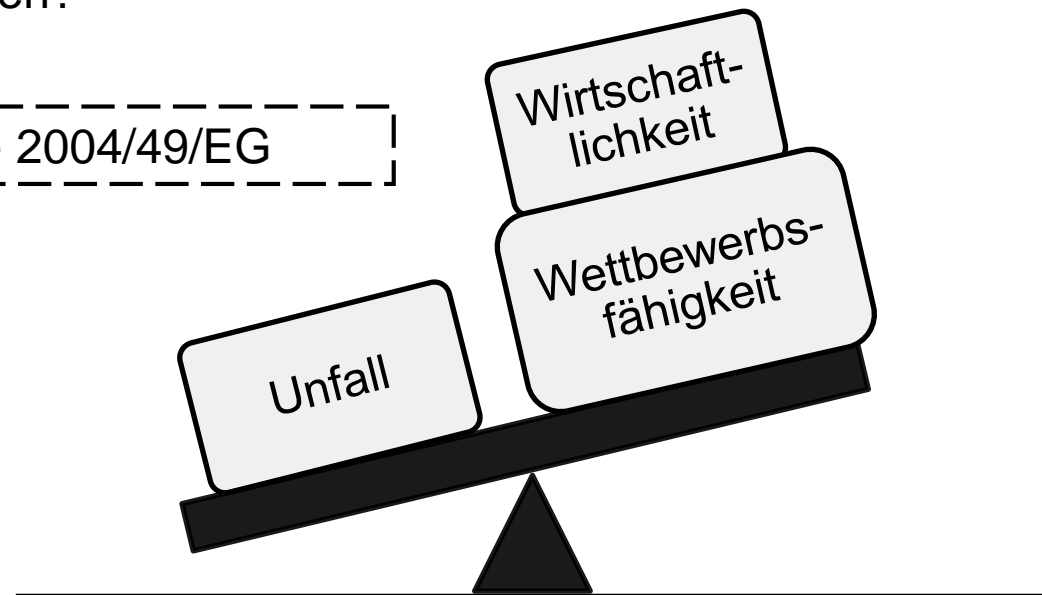
II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

- „Ob“: Überhaupt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen?

Richtlinie 2004/49/EG



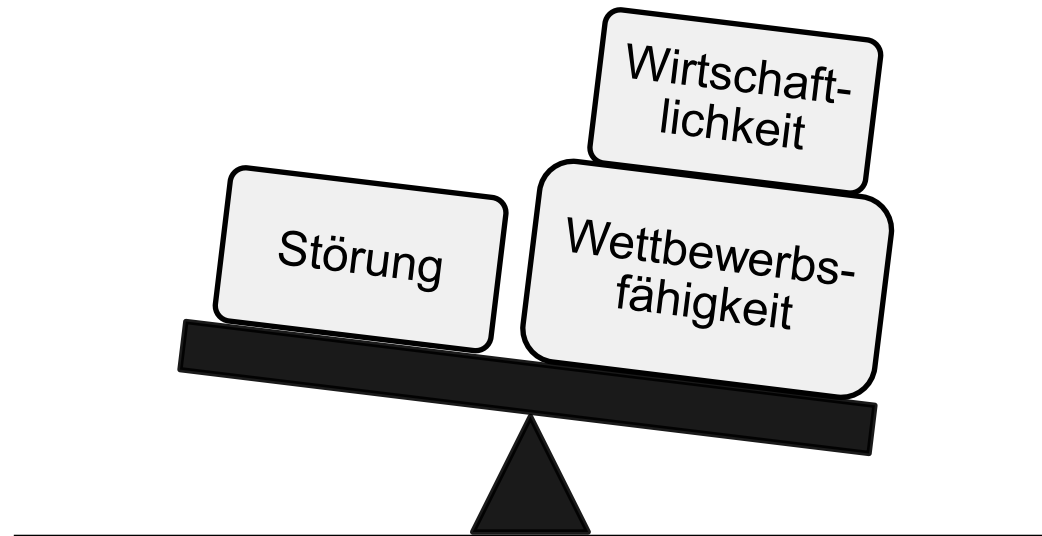
C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

- „Ob“: Überhaupt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen?



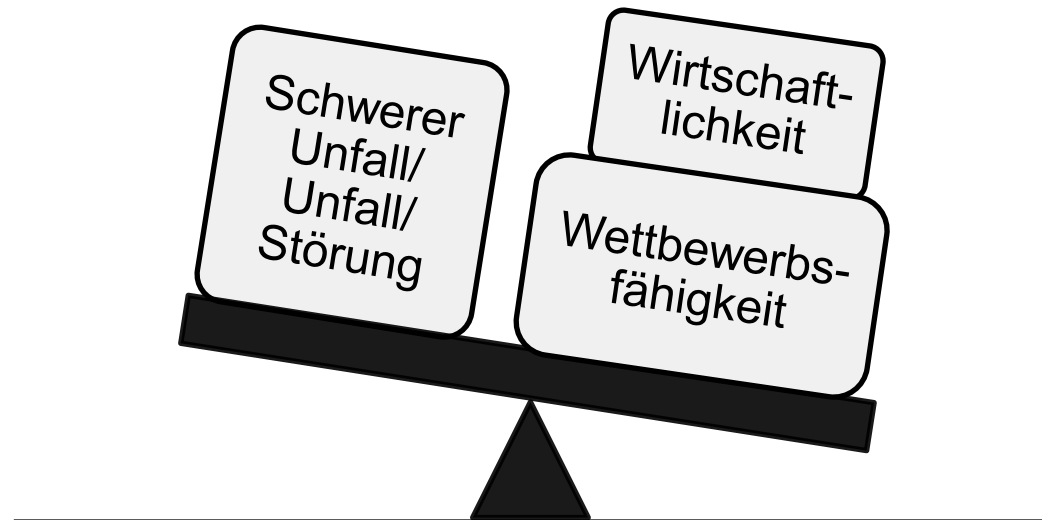
C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

- „**Wie**“: Welche Maßnahmen unter welchen Umständen wann ergreifen?



C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

3. Abwägung

c) 3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

- „**Wie**“: Welche Maßnahmen unter welchen Umständen wann ergreifen?
 - Im Rahmen der **Instandhaltung**: kein zusätzlicher Ausfall des Fahrzeugs
 - Ausreichende **alternative Maßnahmen**, vergleichbar hinsichtlich des Sicherheitsniveaus: personeller, betrieblicher, infrastruktureller oder materieller Art
 - Zumindest für eine **Übergangszeit**

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

II. Regelungslücke in der EIGV?

4. Ergebnis zur EIGV

- In der EIGV ist **keine explizite Anordnung** enthalten, **wann** Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen durchzuführen sind.
- Eine **richtlinienkonforme Auslegung** der einschlägigen Normen der EIGV ergibt, dass die Entscheidung des EVU über den Zeitpunkt der Vornahme der Maßnahmen zur Umrüstung oder Erneuerung **rechtlich determiniert** ist.
- Anhand einer **Abwägung** ist zu ermitteln, ob und wann die Durchführung einer Umrüstungs- oder Erneuerungsmaßnahmen geboten ist.
- Das Ergebnis der Abwägung kann auch eine nicht mit dem Wortlaut der einschlägigen TSI oder einer anderen, nationalen technischen Vorschrift identische, hinsichtlich der Risikominimierung aber vergleichbare, **Alternativmaßnahme** sein.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

Richtlinien 2004/49/EG und (EU) 2016/798 auf allein nach EBO zugelassene Fahrzeuge **nicht anwendbar**.

§ 2 Abs. 1 EBO:

¹Bahnanlagen und **Fahrzeuge** müssen so beschaffen sein, daß sie den Anforderungen der **Sicherheit und Ordnung genügen**. ²Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, **anerkannten Regeln der Technik entsprechen**.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

§ 2 Abs. 2 EBO:

Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die **gleiche Sicherheit** wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

§ 1 Abs. 4 EBO:

Die Vorschriften für Neubauten **gelten** auch für **umfassende Umbauten** bestehender Bahnanlagen und Fahrzeuge; sie **sollen** auch bei der **Unterhaltung und Erneuerung berücksichtigt** werden.



„Sollen [...] berücksichtigt werden“: **Obliegenheit zur Vornahme von Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen bei neuen anerkannten Regeln der Technik.**

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

„Sollen“ → Vage Rechtsfolgenseite, durch Abwägung aufzuklären.

➔ **Abwägung:**

1. Schritt: Erforschen der einschlägigen Belange
2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange
3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

1. Schritt: Erforschen der einschlägigen Belange

§ 1 Abs. 1 S. 1 AEG:

Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines **sicheren Betriebs der Eisenbahn** und eines **attraktiven Verkehrsangebotes** auf der Schiene sowie der **Wahrung der Interessen der Verbraucher** im Eisenbahnmarkt.

§ 26 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 AEG:

Zur Gewährleistung der **Sicherheit und der Ordnung im Eisenbahnwesen**, des **Umweltschutzes** oder zum **Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer** wird das BMVI ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen über die Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen **nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neusten Erkenntnissen der Technik** oder nach internationalen Abmachungen;

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

2. Schritt: Abstrakte Bewertung der eingestellten Belange

- Im Gegensatz zu den Richtlinien **kein Vorrang der Verbesserung der Eisenbahnsicherheit** angeordnet.
- Offensichtlich aber Schutz von Leben, körperlicher Unversehrtheit, Eigentum antiklimaktisch, in der **Tendenz** vor Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

§ 1 Abs. 4 Hs. 2 EBO:

Sie **sollen** auch bei der Unterhaltung und Erneuerung **berücksichtigt** werden.



- „**Soll**“-Vorschrift, keine „Kann“-Vorschrift
- „**berücksichtigt**“, nicht „angewendet“
- Unterhaltung = **Instandhaltung**: niedrigschwelliger als Erneuerung und Umrüstung; Frage stellt sich öfter.

C. Gesetzlicher Auftrag zur Ausübung der dynamischen Betreiberverantwortung

III. Regelungslücke in der EBO?

3. Schritt: In-Verhältnis-Bringen der Belange ihrer Bedeutung entsprechend

§ 2 Abs. 2 EBO:

Von den anerkannten Regeln der Technik darf **abgewichen** werden, wenn mindestens die **gleiche Sicherheit** wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.



- Ausreichende **alternative Maßnahmen**, vergleichbar hinsichtlich des Sicherheitsniveaus: personeller, betrieblicher, infrastruktureller oder materieller Art
- **Nicht nur** für eine **Übergangszeit**

D. Ergebnis

- Umrüstung und Erneuerung (EIGV) bzw. Instandhaltung und Erneuerung (EBO) sind **Auslöser** der Dynamisierung des Sicherheitsniveaus.
- **Entscheidung** zu Vornahmen der Umrüstung, Erneuerung bzw. Instandhaltung ist **(EU-)rechtlich determiniert**.
- **Abwägung** der durch die Anhebung des Sicherheitsniveaus geschützten Rechtsgüter gegen wirtschaftliche Erwägungen.
- Durch Abwägung ermittelte Pflicht zur Durchführung einer Umrüstung, Erneuerung bzw. Instandhaltung durch ebenbürtige, in finanzieller Hinsicht aber weniger intensive **Maßnahmen erfüllen**.
- Entscheidung kann dahingehend durch **aufsichtsbehördliche Anordnung** ersetzt werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Katharina Lechner
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Institut für Rechtsdidaktik
Universität Passau
Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau
Mail: katharina.lechner@uni-passau.de