



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG  
**zum Referentenentwurf des Bundesminis-  
teriums für Digitales und Verkehr für eine  
Verordnung zur Änderung von Vorschriften  
zum Triebfahrzeugführerschein**



## 1. Einleitung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat am 31. August eine Verbändeanhörung zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein (TFS) eingeleitet. Die Mantelverordnung enthält Änderungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) in Artikel 1, der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV) in Artikel 2 und der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt in Artikel 3.

## 2. Zusammenfassung

Die DB dankt für die Möglichkeit, zu der Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum TFS Stellung zu nehmen.

Der Kommentierung im Detail stellt sie folgende grundsätzlichen Anmerkungen voran:

### **Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Triebfahrzeugführer:innen (Tf)**

Die Anforderungen an die Zuverlässigkeit von Tf, die in § 5 Abs. 2 TfV-E erstmals durch Regelbeispiele näher konkretisiert werden, dürfen nicht überspannt werden. Dies gilt insbesondere bezüglich § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 TfV-E. Die Formulierung von Regelbeispielen in der TfV darf nicht zu unverhältnismäßigem Aufwand und einer wesentlichen Erschwerung der Berufszugangsvoraussetzungen führen.

### **Verpflichtender Einsatz von Simulatoren**

Die DB lehnt den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren im Rahmen der Ausbildung von Tf, der in § 6 Abs. 3 Satz 2 TfV-E vorgesehen ist, ab. Dies verursacht einen enormen finanziellen Mehraufwand, da nicht für alle Betriebsverfahren Signalsysteme, Zugbeeinflussungssysteme und Fahrzeugbaureihen entsprechende Simulatoren zur Verfügung stehen. Es sollte bei der bestehenden Regelung bleiben.

### **Sonderfall Schweiz**

Insgesamt muss sichergestellt sein, dass Ausbilder, Prüfer und Tf durch die neuen Regelungen weiterhin ihre Tätigkeit auf bzw. für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet ausüben können und keine der neuen Vorschriften diesem Erfordernis zuwiderläuft.

Die Gültigkeit deutscher Prüfungen, Eisenbahnfahrzeugführerscheine sowie Zusatzbescheinigungen (ZB) auf bzw. für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet muss durch die neuen Regelungen weiterhin gewährleistet sein. Bestehende bilaterale Abkommen oder Erklärungen der Sicherheitsbehörden zum Einsatz der Tf auf grenznahen Strecken und Bahnhöfen, zu deren gegenseitiger Anerkennung sowie Richtlinienbestimmungen des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr zur Zulassung von Tf deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen sind ggf. entsprechend anzupassen.

Diese Erfordernisse ergeben sich aus dem Staatsvertrag von 1852, um den durchgehenden und einheitlichen Betrieb der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet mit den angrenzenden Infrastrukturen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland sicherstellen zu können.

### 3. Im Einzelnen

Zu § 3 TfV (Art. 1 Nr. 3):

§ 3 Abs. 2 Satz 1 TfV sollte wie folgt geändert werden:

„(2) Die Zusatzbescheinigung nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 wird für folgende Klassen erteilt:

1. Klasse A: **Rangierfahrten** und

[...].“

Der Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 TfV-E sollte der Genauigkeit halber entsprechend an den Wortlaut der Richtlinie angepasst werden und es sollte eine neue Nr. 5 eingefügt werden:

„(3) [...]

3. es sich um Sonderfahrten mit Fahrzeugen, die ausschließlich für historische **oder touristische** Zwecke genutzt werden, handelt; ~~oder~~

4. [...]- **oder**

5. es sich um die Tätigkeit eines integrierten nichtöffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens als Infrastrukturbetreiber handelt.“

Im Text der Richtlinie 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138/102) und deren nationaler Umsetzung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ist stets der Wortlaut „für historische oder touristische Zwecke“ enthalten. Um hier den gleichen Kontext zu wahren, sollte der Satz in § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 TfV entsprechend angepasst werden.

Für dringende/unabweisbare Fahrten zur Instandhaltung/Instandsetzung/Inspektion der Infrastruktur und zur Gewährleistung der Heranführung von Notfalltechnik im Ereignisfall sollte ein fünfter Ausnahmetatbestand (§ 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 TfV) eingefügt werden. Die Ausnahme sollte in Orientierung an den Willen der EU-Kommission (vgl. Empfehlung (EU) 2019/780 der Kommission vom 16. Mai 2019 über praktische Festlegungen für die Ausstellung von Sicherheitsgenehmigungen für Infrastrukturbetreiber) begrenzt bleiben.

Zum einen handelt es sich bei diesen Fahrten in erster Linie um Sperrfahrten, d. h. konkret anlassbezogene Bewegungen im Rahmen einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) mit z. T. geringem zeitlichen Planungsvorlauf; zum anderen muss auch vor dem Hintergrund der anstehenden umfangreichen Migration der Betriebsverfahren (z. B. Zugsicherung ETCS, Umstellung Signalsysteme) bei gleichzeitigem vereinzelt Erhalt von Altverfahren (z. B. ZLB, SZB) eine ad-hoc-Entstörung bzw. Notfallhilfe in allen Fällen gewährleistet bleiben. Gleiches gilt sinngemäß für die Fahrwegmessung. Die bereits heute auch aufgrund der Fachkräfteproblematik nur knapp verfügbaren Ressourcen in den beiden Bereichen können dadurch im Sinne der Sicherheit der Infrastruktur optimaler genutzt werden. Eine negative Rückwirkung auf sektorale Standards ist aufgrund der sachlichen Begrenzung nicht zu erwarten; ebenso wenig ein konkreter Sicherheitsverlust.

Zu § 5 Abs. 1 TfV (Art. 1 Nr. 4):

Wir regen an, § 5 Abs. 1 Satz 4 TfV an den Sinn des englischen Originaltextes anzupassen und den Absatz wie folgt zu formulieren:

„4. vom Unternehmer gemäß dessen Sicherheitsmanagementsystem geschult ist.“ (Anm: bisher: § 5 (2) Satz 1 Nummer 4; neu § 5 (3) Satz 1 Nummer 4 TfV).

Für Tf ist es ausreichend, neben den im Unternehmen geltenden Sicherheitsprinzipien (z. B. auch Microsoft Operations Framework [MOF]-Umsetzungen) in für sie geeigneter Veröffentlichungsform die für sie einschlägigen Regelwerke zu kennen. Eine Strukturkenntnis des Safety Management Systems (SMS) bzw. anderer Managementsysteme ist für sie hingegen weder gefordert noch für die Dienstausbildung relevant.

Zu § 5 Abs. 2 TfV (Art. 1 Nr. 4):

Das Regelbeispiel in § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 TfV-E sollte ersatzlos gestrichen werden.

Der Bezug von Vorstrafen im genannten Umfang zur Tätigkeit von Tf ist nicht erkennbar. Im europäischen Kontext existieren solche Vorgaben nicht, d. h. Bewerber:innen in Deutschland würden gegenüber solchen, die im europäischen Ausland den TFS beantragen und anschließend in Deutschland fahren, diskriminiert werden. Auch ist keine sachliche Notwendigkeit der Forderung einer generellen Vorstrafenfreiheit im Verordnungswege erkennbar. Ausreichend und verhältnismäßig ist der Bezug auf Verkehrsdelikte (wie bisher) bzw. den Suchtmittelmissbrauch.

Sofern an dem Regelbeispiel festgehalten wird, sollten mangels Überprüfbarkeit für die ausbildende Stelle und zur Vermeidung von Informationsasymmetrien zwischen der ausbildenden Stelle und der zuständigen Behörde in § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 TfV-E folgende Anpassungen vorgenommen werden:

„(2) Die erforderliche Zuverlässigkeit nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 wird auf Grund einer Gesamtwürdigung des Einzelfalls beurteilt. Die erforderliche Zuverlässigkeit ist in der Regel dann nicht gegeben, wenn der Bewerber

1. wegen einer vorsätzlich begangenen Straftat zu einer Freiheitsstrafe, Jugendstrafe oder Geldstrafe von mindestens ~~6090~~ Tagessätzen ~~oder mindestens zweimal zu einer geringeren Geldstrafe~~ verurteilt worden ist und diese Verurteilung noch in einem aktuellen Führungszeugnis enthalten ist, welches bei Beantragung des Triebfahrzeugführerscheins vorzulegen ist, ~~wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind,~~

[...].“

Das Regelbeispiel in § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 TfV-E würde so an die in einem Führungszeugnis enthaltenen Angaben angepasst. Dies dient der Vermeidung von Informationsasymmetrien zwischen der ausbildenden Stelle und der zuständigen Behörde. Eine Überprüfung etwaiger Vorstrafen der Bewerber:innen ist für die ausbildenden Stellen nur mittels eines Führungszeugnisses möglich. Das Führungszeugnis enthält jedoch als unterste Grenze nach § 32 Abs. 2 Nr. 5 lit. a) BZRG nur Verurteilungen zu Geldstrafen ab 90 Tagessätzen, sodass darunterliegende Verurteilungen nicht aufgeführt werden und folglich auch nur schwer überprüfbar wären. Auch die ausbildenden Stellen haben aber ein Interesse daran, die Zuverlässigkeit der Bewerber:innen auf demselben Niveau wie die zuständige Behörde bewerten zu können. Auch im Verordnungsentwurf wird an anderer Stelle von einer Überprüfung der Voraussetzungen anhand eines Führungszeugnisses ausgegangen. So heißt es in der Gesetzesbegründung zu § 14 Abs. 2 Nr. 10 TfV-E, in der auf § 5 Abs. 2 Satz 2 TfV-E explizit Bezug genommen wird, dass die Überprüfung „[...] regelmäßig durch die Vorlage eines Führungszeugnisses“ (vgl. Referentenentwurf, S. 58) erfolgt.

Zu § 5 Abs. 3 TfV (Art. 1 Nr. 5):

Die DB begrüßt die Erleichterung des Sprachnachweises nach § 5 Abs. 3 Satz 2 TfV-E. Es ist für die Praxis sinnvoll, auch weitere Sprachschulen anzuerkennen, sofern diese den Teilnehmer:innen einen Nachweis entsprechend des europäischen Referenzrahmens für Sprachen ausstellen.

*Zu § 6 Abs. 3 TfV (Art. 1 Nr. 5):*

Die DB lehnt den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren im Rahmen der Ausbildung von Tf, der in § 6 Abs. 3 Satz 2 TfV-E vorgesehen ist, ab. Dieser verursacht einen enormen finanziellen Mehraufwand, da nicht für alle Betriebsverfahren, Signalsysteme, Zugbeeinflussungssysteme und Fahrzeugbaureihen entsprechende Simulatoren zur Verfügung stehen. Es sollte hier bei der bestehenden Regelung bleiben und die Formulierung abgeändert werden in:

*„In der praktischen Ausbildung kommt grundsätzlich bei der Ausbildung zum Erwerb des TFS ein Simulator nach den Vorgaben der Anlage 8 zum Einsatz. Für die Fortbildung sollen angemessen Simulationen zum Einsatz kommen.“*

Die Verpflichtung zum Einsatz eines Simulators in der Ausbildung ist nicht in allen Fällen praxisnah, sinnvoll bzw. durchführbar.

- Auf Strecken mit Zugleitbetrieb bzw. signalisiertem Zugleitbetrieb (ZLB/SZB) eignet sich die Ausbildung auf der Strecke i. d. R. besser als etwa eine fiktiv am Simulator nachgebildete Strecke.
- Gleiches gilt auch für die praktische Ausbildung für TFS der Klasse A, insbesondere, wenn die Tätigkeit örtlich eingeschränkt ist. Hier ist die Ausbildung direkt vor Ort in der Abstellanlage oder dem Werkbereich zielführender.
- Auf Steilstrecken ist die Ausbildung am Simulator nahezu sinnfrei, da hier der Fokus auf dem Kennenlernen der tatsächlichen Gegebenheiten liegt; diese lassen sich nicht mit zumutbarem Aufwand – auch vor dem Hintergrund der Seltenheit der Strecken – am Simulator nachbilden.
- Ausbildungen auf Grenzbetriebsstrecken fallen in dieselbe Kategorie, hier dürfte es ferner z. T. unmöglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sein, die Strecken auf dem Simulator nachzubilden.
- Ausbildungen für bestimmte Signalsysteme (z. B. Sk-Signale) lassen sich ebenfalls leichter auf der realen Strecke durchführen, ein Simulator würde hier einen Mehraufwand ohne Mehrwert bedeuten.
- Für den Bereich der Fortbildung ist der Einsatz von Simulatoren höchstens für die Kompetenzen Betriebsverfahren, Zugmeldebetrieb und Zugbeeinflussungssysteme von Nutzen. Sinnvoller wäre es, Simulatoren stattdessen vermehrt im Rahmen der Fortbildung einzusetzen.

Die Kumulation verschiedener Anforderungen und Funktionen in einem Simulator entsprechend Anlage 8 ist nicht praxisgerecht und zudem sachfremd. Der Simulator sollte nur Funktionen enthalten, die für das spezielle Ausbildungsziel erforderlich sind. Auch eine praktische Ausbildung folgt didaktischen Prinzipien, so dass in der Regel mit einfachen, eindimensionalen Übungen begonnen wird. Warum dafür bereits die volle Skala an Anforderungen im Simulator bzw. in der Simulation implementiert sein muss, ist nicht nachvollziehbar und verursacht nur höhere Aufwände und Kosten, ohne dass es einen konkreten Nutzen bringt.

Zum Erwerb des TFS ist eine Anwendung von Simulatoren in der Ausbildung ebenfalls wenig zielführend, da die Inhalte der Ausbildung gem. Anlage 5 TfV eher allgemeiner fachtechnischer Natur sind. Wirklich sinnvoll hingegen ist der Einsatz von Simulatoren in der Erstausbildung Tf, Teil Erwerb der Zusatzbescheinigung. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Ausbildung ausschließlich in der ZB-Klasse A erfolgt. Die Autoren des Entwurfes hatten augenscheinlich nur die Erstausbildung in den ZB-Klassen A+B (oder B1/B2) vor Augen. Bei jedweder Ergänzungsausbildung

würde nun aber ebenfalls eine Pflicht zur Anwendung von Simulatoren greifen. Dies ist, wie oben ausgeführt, in weiten Teilen jedoch unnötig und z. T. unzweckmäßig.

In § 7 TfV „Prüfungen“ gibt es unter (1) Satz 1 die Ausnahme, dass für praktische Prüfungen bei der Ausbildung weiterer Fahrzeugbaureihen kein Simulator zum Einsatz kommt. In der Ausbildung im § 6 Abs. 3 TfV gibt es keine Ausnahme. Daraus ließe sich ableiten, dass in der praktischen Ausbildung auf Fahrzeugbaureihen ein Simulator zum Einsatz kommen muss. Die praktische Ausbildung umfasst fahrzeugspezifische Sachverhalte. Das würde bedeuten, dass jede Baureihe simuliert werden müsste. Dies ist unrealistisch (Hintergrund: z. B. Vorhandensein von Splitterbaureihen, Altbaureihen).

Sofern an der vorgeschlagenen Regelung festgehalten wird, sollte klargestellt werden, bei welchen praktischen Ausbildungen (Erst- und/oder Ergänzungsausbildungen) ein Simulator zum Einsatz kommen muss. Da der § 6 TfV dem Abschnitt 2 „Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins und Ausstellung der Zusatzbescheinigung“ zugeordnet ist, interpretieren wir diese Vorgabe nur für die erstmalige Erteilung des TFS und der Zusatzbescheinigung und somit bei einer Erstausbildung. Sollte diese Vorgabe auch für den nachträglichen Erwerb von weiteren Qualifikationen (z. B. weitere Betriebsverfahren, Signalsysteme, Zugbeeinflussungssysteme, Fahrzeugbaureihen) und somit für das Ändern einer bereits erteilten Zusatzbescheinigung zutreffen, weisen wir darauf hin, dass in diesem Fall die Überschrift des Abschnitts 2 und somit die Zuordnung „Erteilung des TFS und Ausstellung der Zusatzbescheinigung“ unzutreffend ist, da die Zusatzbescheinigung in diesen Fällen nicht ausgestellt, sondern eine bereits erteilte Zusatzbescheinigung geändert wird.

Sollte der verpflichtende Einsatz eines Simulators auch innerhalb der Ausbildung für ein neu zu erwerbendes Betriebsverfahren, Signalsystem oder Zugbeeinflussungssystem und somit für das Ändern einer bereits erteilten Zusatzbescheinigung erforderlich sein, müssten die Simulatoren, die in der Anlage 8 beschriebenen Mindestanforderungen erfüllen. Somit stellt sich die Frage, welchen Mehrwert die Anforderung „Abbildung unterschiedlicher Brems- und Beschleunigungscharakteristiken, insbesondere unter der Berücksichtigung der Extremwerte bei leichten Personenzügen und Güterzügen bei günstigen und ungünstigen Bedingungen, wie beispielsweise Laub, Eis, nasse Schienen“ innerhalb einer Ausbildung für ein neu zu erwerbendes Betriebsverfahren, Signalsystem oder Zugbeeinflussungssystem hat.

Zu § 6 Abs. 4 TfV (Art. 1 Nr. 5):

Die Beschränkung in § 6 Abs. 4 TfV-E sollte gestrichen werden. Es wird kein Vorteil in der Regelung gesehen. Es gibt keine Hinweise aus dem Unfallgeschehen, die eine derartige Einschränkung des seit langem bestehenden Rechts rechtfertigen.

Die Beschränkung ist nicht nachvollziehbar. Durch die Sicherheitsgenehmigung bzw. Sicherheitsbescheinigung (SiGe/SiBe) ist die Eignung des Eisenbahnunternehmens als Ausbildungsstelle gegenüber der Behörde vollumfänglich nachgewiesen und von dieser prüfbar. Die Beschränkung würde eine sachlich unbegründete Schlechterstellung mit den behördlich anerkannten Stellen/Personen darstellen und willkürlich den Gleichheitsgrundsatz verletzen. Vom Ordnungsgeber ist zu erläutern, an welchen wesentlichen und objektiv nachvollziehbaren Gründen die Schlechterstellung festgemacht wird. Es ist ferner zu hinterfragen, ob der Ordnungsgeber entsprechend der Wesentlichkeitstheorie zu dieser einschränkenden Regelung überhaupt ermächtigt ist.

Auch unter Einbeziehung des Art. 5 des Beschlusses (EU) 2011/765 der Kommission zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Tf beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Tf-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314/36) ist diese Einschränkung nicht nachvollziehbar, da auch bei Durchlaufen des Verfahrens zur Erteilung einer SiBe oder SiGe alle erforderlichen Kompetenzen nach Artikel 4 nachgewiesen werden müssen. Danach hält es der Gesetzgeber für möglich, alle entsprechenden Nachweise

in einem Verfahren zur Erteilung der SiGe/SiBe zu führen. Insofern wären nach dem Kontext des o.g. Beschlusses einem Unternehmen, welches auch Personal dritter EVU/EIU ausbildet, eine Anerkennung als Schulungseinrichtung zu erteilen.

Sofern an der Regelung festgehalten wird, bedarf es jedoch einer Klarstellung im Gesetzestext oder zumindest in der dazugehörigen Begründung, wie der Begriff des „*eignen Personals*“ in Kontext eines Konzerns zu verstehen ist. Insbesondere ist genau zu definieren, ob dieser Begriff auch Personal von Tochtergesellschaften umfasst oder nicht.

Zu § 7 TfV (Art. 1 Nr. 6):

Die in § 7 Abs. 1 TfV-E vorgesehene zusätzliche verpflichtende Prüfung am Simulator sollte gestrichen werden. Mit der Forderung nach „*Praxisfahrt*“ und „*Simulator*“ wird ein weiterer Widerspruch in die deutsche Gesetzgebung aufgenommen, denn die Prüfungsregeln der Ausbildungsverordnung zum EIB L/T fordern in der praktischen Prüfung eine „*Praxisfahrt*“ oder den „*Simulator*“. Zudem stellt die Forderung nach einer zusätzlichen Prüfung am Simulator die DB vor große organisatorische und wirtschaftliche Herausforderungen. Auf Grund des hohen finanziellen Aufwands sowie der fehlenden Ressourcen und Kapazitäten sollte es bei der bisherigen Formulierung der Norm bleiben bzw. es wäre dementsprechend sinnvoll, in der TfV auch die Formulierung „*Praxisfahrt*“ oder „*Simulator*“ analog zur AV EIB L zu verwenden.

Ferner ist anzumerken, dass das Festlegen von konkreten Prüfungsszenarien nicht erforderlich ist; es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass dies in der Vergangenheit im Sektor nicht ausreichend selbst geregelt wurde bzw. sich – z. B. aufgrund von kausal nachvollziehbaren Ereignissen – ein Regelungsbedarf ergibt. Darüber hinaus erachten wir die bereits bestehenden Möglichkeiten der zuständigen Behörde als ausreichend, um zur Gefahrenabwehr einschreiten zu können.

Analog zu den Anmerkungen zu § 6 Abs. 3 Satz 2 TfV-E bleibt festzustellen, dass die Autor:innen der neuen Regelung, dass bei praktischen Prüfungen immer auch eine Prüfungsfahrt auf einen Simulator abzulegen ist, augenscheinlich nur Prüfungen zum Abschluss einer Erstausbildung in den ZB-Klassen A+B (oder B1/B2) vor Augen hatten.

Wenn an der Regelung festgehalten werden soll, sollte klargestellt werden, bei welchen praktischen Prüfungen (Erst- und/oder Ergänzungsausbildungen) ein Simulator zum Einsatz kommen muss. Da der § 7 dem Abschnitt 2 „*Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins und Ausstellung der Zusatzbescheinigung*“ zugeordnet ist, interpretieren wir diese Vorgabe nur für die erstmalige Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins und der Zusatzbescheinigung und somit bei einer Tf-Erstausbildung.

Sollte der verpflichtende Einsatz eines Simulators auch innerhalb der praktischen Prüfung für ein neu zu erwerbendes Betriebsverfahren, Signalsystem oder Zugbeeinflussungssystem und somit für das Ändern einer bereits erteilten Zusatzbescheinigung erforderlich sein, müssten die Simulatoren die in der Anlage 8 beschriebenen Mindestanforderungen erfüllen. Somit stellt sich die Frage, welchen Mehrwert die Anforderung „*Abbildung unterschiedlicher Brems- und Beschleunigungscharakteristiken, insbesondere unter der Berücksichtigung der Extremwerte bei leichten Personenzügen und Güterzügen bei günstigen und ungünstigen Bedingungen, wie beispielsweise Laub, Eis, nasse Schienen*“ bei einer praktischen Prüfung für ein neu zu erwerbendes Betriebsverfahren, Signalsystem oder Zugbeeinflussungssystem hat.

Auch ist die Verpflichtung zur Abnahme der Prüfung für den Triebfahrzeugführerschein durch zwei Prüfer – wie in § 7 Abs. 3 TfV-E vorgesehen – kritisch. Dies stellt einen organisatorischen und wirtschaftlichen Mehraufwand dar, wobei der Nutzen fraglich bleibt. Zudem wird nicht klargestellt, ob dies nur für die praktische oder auch für die schriftliche Prüfung gilt.

Bezüglich der unveränderten Regelung in § 7 Abs. 3 Satz 5 TfV-E wird darauf hingewiesen, dass die dortige Regelung Art. 9 Buchstabe (d) des Beschlusses 2011/765/EU der Kommission vom

22. November 2011 zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Tf beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeug-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314 vom 29.11.2011, S. 36) widerspricht. Dieser sieht nämlich lediglich vor, dass die Prüfung in dem Fall von einem zweiten Prüfer durchgeführt wird.

*Zu § 7a TfV (Art. 1 Nr. 7):*

Der Absatz § 7a Abs. 3 TfV-E ist in seiner Aussage klarzustellen. Es sind insbesondere bei Ergänzungsprüfungen (Verfahren, Signalsysteme, Fahrzeuge) nicht immer alle Inhalte der Anlagen 5, 6 und 7 abzurufen, sondern nur das Delta.

Die Relevanz der zu prüfenden Inhalte gem. Absatz (3) wird durch den zugehörigen Ausbildungsplan gegeben. Auch bei einer Erstausbildung werden nicht immer alle Inhalte der Anlagen 5, 6 und 7 geprüft (bspw. Ausbildung nur in ZB-Klasse A), sondern jene, die gem. Ausbildung (dokumentiert im Ausbildungsplan) von Relevanz sind.

*Zu § 8 TfV (Art. 1 Nr. 8):*

Die DB begrüßt grundsätzlich, dass § 8 Abs. 1 Satz 3 TfV-E einen e-Service für die Beantragung eines Triebfahrzeugführerscheins beim Eisenbahn-Bundesamt vorsieht. Dies erleichtert den Ablauf des Verfahrens zunehmend. Der Vereinfachung der behördlichen Abläufe steht allerdings bei den einzelnen Unternehmen ein Mehraufwand gegenüber.

Die beabsichtigte Regelung zur Anordnung der Verwendung eines elektronischen Dienstes kann darüberhinaus im Einzelfall insbesondere für beantragende Einzelpersonen unangemessen sein. Nicht alle Antragstellenden verfügen über entsprechende EDV-Ausrüstungen, die notwendige Bedienkenntnis, elektronische Signaturen und dergleichen. Die Regelung durch eine Ermessensvorschrift räumt der Verwaltung hier unverhältnismäßig viel Spielraum ein. Es ist vielmehr durch den Verordnungsgeber ein konkreter Rahmen vorzugeben.

*Zu § 9 TfV (Art. 1 Nr. 9):*

Regelung kann weitgehend entfallen, da der Sachverhalt bereits andernorts geregelt ist (VDV-Schrift 755 als nationale Sicherheitsvorschrift, Vorgaben der EU-VO 2018/762). Relevant ist hier nur die Schnittstellen-Aussage, dass die Streckenkenntnis nicht in der Zusatzbescheinigung dokumentiert wird.

*Zu § 10 TfV (Art. 1 Nr. 10):*

Die Eröffnung der Möglichkeit eines elektronischen Auskunftsgesuchs ist zu begrüßen. In der Praxis wird dies in Einzelfällen jedoch vsl. zu Schwierigkeiten führen, da noch für eine gewisse Zeit nicht jeder Antragsteller über entsprechende EDV-Ausrüstungen, die notwendige Bedienkenntnis, elektronische Signaturen und dergleichen verfügen wird.

*Zu § 11 TfV (Art. 1 Nr. 11):*

Die Regelungen in § 11 Abs. 5 TfV-E sind zu weitgehend. Es sollte klargestellt werden, dass die Erteilung des TFS und die Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung des TFS die Hauptaufgabe der zuständigen Behörde und nicht der Unternehmen ist. Die Behörde kann ihre Aufgaben hier nicht auf die Unternehmen übertragen.

Die Vorgabe, dass „der Unternehmer“ die genannten Überprüfungen/Untersuchungen anzuordnen hat, ist unnötig, da bereits an anderen Stellen ausreichend festgelegt ist, dass diese Grundlage für die Ausstellung der ZB sind. Die Vorgabe ist ferner ungeeignet, da das alleinige Versäumen z. B. eines Unterrichtstermins wegen kurzfristiger Erkrankung allein kein Grund für eine unverzügliche Anordnung einer Nachholung sein muss. Vielmehr ist es ausreichend, dass die



Termine in der Periode bis Verfristungseintritt nachgeholt werden; derartiges gehört zum täglichen Ablauf. Unverzüglichkeit ist hier also in den meisten Fällen nicht geboten, ebenso wenig wie daraus gefolgerte Meldepflichten an die Behörde. Weshalb der unbestimmte Begriff des „Zweifels“ Meldepflichten auslösen soll, bleibt ebenfalls unbegründet und unklar. Hier ist vor allem der widersprüchlichen Interpretation von Unternehmen und Aufsichtsbehörde – z. B. nach kleineren, aber meldepflichtigen Ereignissen – Tür und Tor geöffnet, was zu zusätzlichem Verwaltungsaufwand auf beiden Seiten führt.

Bereits heute steht es der Aufsichtsbehörde als Eisenbahnaufsicht frei, in jeden Sachverhalt bei Bedarf und Angemessenheit Einsicht zu nehmen. Die beabsichtigten Auslösefaktoren (Abs. 5) und die Meldepflichten (Abs. 6) sind daher als Überregulierung abzulehnen. Die Mechanismen sind vielmehr im SMS der Unternehmen abbildbar, die Vorgabe von Rahmenbedingungen hierfür ist ausreichend. Eine Unverzüglichkeit würde zudem dem Gleichbehandlungsgrundsatz widersprechen, da aus organisatorischen Gründen nicht alle Tf zu einem vergleichbaren Zeitpunkt vor Ablauf der Gültigkeit ihrer Befähigungen für bestimmte Fahrzeuge und Infrastrukturen überprüft werden können. Würden dann Tf unverschuldet wiederholt die Termine für regelmäßige Überprüfungen versäumen, wäre ihnen noch vor Ablauf der Gültigkeit ihre Befähigung aberkannt worden. Dies begründet auch, dass hier überhaupt kein Anlass für ein eventuell schuldhaftes Zögern besteht: Sofern keine Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung eines TFS bzw. einer ZB bestehen (§ 11 Abs. 5), gilt die Befähigung immer bis zum letzten Gültigkeitstag. Unabhängig davon, ob eine regelmäßige Überprüfung terminiert wurde oder nicht. Der Einsatz von Tf auf bestimmten Fahrzeugen und Infrastrukturen erfolgt dann bis zu diesem Tag und danach nicht mehr. Bestünde hier die Unverzüglichkeit, wäre auch der Sinn einer ZB zu hinterfragen, da der Einsatz des Tf niemals bis zum eingetragenen Gültigkeitsdatum der Befähigungen erfolgen dürfte.

Hinsichtlich der in § 11 Abs. 6 TfV-E aufgestellten Meldepflichten an das Eisenbahn-Bundesamt fehlt es zudem an einem funktionierenden Meldeverfahren. Auf der Webseite des Eisenbahn-Bundesamtes wird zum TFS unter Hinweise für Unternehmen auf das formlose Meldeverfahren per E-Mail verwiesen. Dieses Meldeverfahren ist derzeit nicht strukturiert und für die Verpflichteten nicht nachvollziehbar. Bei der Anzahl aller eingehenden formlosen E-Mails von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist zweifelhaft, ob eine Umsetzung auf der Basis der heutigen Übung behördlicherseits praktisch möglich ist. Es gibt heute keine Rückmeldungen, wenn Daten nicht korrekt oder unvollständig gemeldet werden oder wie Ergebnisse weiterverarbeitet werden. Das Ableiten von Ordnungswidrigkeiten auf dieser Basis kann nicht nachvollziehbar erfolgen.

*Zu § 12 TfV (Art. 1 Nr. 12):*

Die neuen Regelungen in § 12 TfV-E sind ebenfalls zu weitgehend. Die Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung des TFS ist Aufgabe der zuständigen Behörde.

Die Arbeitsunfähigkeit > drei Monate hat sich als Beurteilungskriterium für die Einsatzfähigkeit eines Tf als ungeeignet erwiesen. Denn z. B. wird diese Abwesenheitsdauer regelmäßig bei häufigen Krankheitsbildern, die in den meisten Fällen keinen nachhaltigen Einfluss auf Tauglichkeiten haben (Brüche, Prellungen, Schürfwunden, Brandverletzungen usw.), überschritten. Der Erkenntnisgewinn bei erneuter Tauglichkeitsuntersuchung ist zudem i. d. R. gering. Für den Tf-Kreis mit höherem Lebensalter, welcher eher unter chronischen oder ernsthafteren Krankheitsbildern leidet, sind in der TfV bereits kurze Untersuchungsabstände vorgesehen. Daher bestehen Zweifel an der Erforderlichkeit, die Abwesenheitsdauer auf drei Monate festzulegen. Ein Zeitraum von zwölf Monaten wird als ausreichend angesehen. Es hat sich ferner gezeigt, dass die TFS-Stelle nicht in der Lage war, die eingehenden Meldungen zu verarbeiten, so dass die Sinnhaftigkeit der Meldeverpflichtung insgesamt hinterfragt werden darf.

Bei Arbeitsunfähigkeiten < zwölf Monate kann der Erhalt der Fachkenntnisse und der Einsatzfähigkeit durch die Fortbildungsunterrichte sichergestellt werden. Die Meldung von Arbeitsunfähigkeiten > drei Monate führen dazu, dass viele Sachverhalte gemeldet werden, die keine Auswirkungen auf die dauerhafte Einsatzfähigkeit als Tf haben.

Zu § 13 TfV (Art. 1 Nr. 13)

Die Begründung zu § 13 TfV-E steht im Widerspruch zum Verordnungstext. Die in der Verordnung genannte Frist bezieht sich nicht nur auf das Aushändigen des Nachweises einer Zusatzbescheinigung, sondern auch auf das Aushändigen sämtlicher anderer Nachweise.

Es ist ausreichend, wenn die Aushändigung des Nachweises der Zusatzbescheinigung nach Anlage 12 auf Wunsch des Tf erfolgt. Der Fall, dass die Tf den Nachweis nicht benötigen (z. B. wenn die Tf-Eigenschaft nicht fortgesetzt wird), ist recht häufig.

Zu § 14 TfV (Art. 1 Nr. 13):

Mit den in **§ 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 TfV-E** nun so formulierten „*pädagogischen Kenntnissen*“ wird ein (ggf. externer) Nachweis verlangt. Die Beibringung eines Nachweises ist vor dem Hintergrund der Heterogenität möglicher Nachweise sachlich nicht zielführend. Vielmehr ist zu verlangen, dass die Ausbildungsorganisation oder die Einzelperson eine Methodik bzw. ein System zur pädagogischen Qualifizierung und Weiterbildung hat. In der amtlichen Begründung sollte dies klar gestellt bzw. ergänzt werden.

Die in **§ 14 Abs. 2 Nr. 4 TfV-E** geplante Regel ist unverhältnismäßig und z. T. praxisfern. Bei der praktischen Ausbildung von Tf werden nicht nur die Fahrpraxis vermittelt, sondern auch Themen wie Bremsprobe, Wagentechnik/-untersuchung oder Bauteilkunde. Insbesondere Themengebiete wie Bremsproberechtigung und Wagentechnik werden oft von Wagenprüfern oder Wagenmeistern vermittelt und bedürfen keiner Tf-Ausbildung/einer langjährigen und aktiven Tf-Tätigkeit.

Die Forderung, dass für die praktische Ausbildung der Ausbilder „*einen TFS und eine Zusatzbescheinigung besitzt, die den Gegenstand der Ausbildung abdeckt*“, würde zum Stillstand bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems führen. Denn bei neu entwickelten Verfahren und Fahrzeugen würde zunächst kein Ausbilder oder Ausbildungsorganisation diese Voraussetzung erfüllen.

Bediener von Simulationen bei der praktischen Ausbildung müssten zudem immer Tf sein.

Missverständlich ist auch die Formulierung der Zehnjahresfrist: Bedeutet diese, dass die drei Jahre Berufserfahrung innerhalb der letzten zehn Jahre liegen müssen (d. h. ggf. nicht unmittelbar vor der Ausbildertätigkeit bzw. nicht am Stück) oder wird eine zehnjährige Tf-Tätigkeit mit drei Jahren der entsprechenden Qualifikation vorausgesetzt? Letzteres würde eine sachlich nicht nachvollziehbare und unverhältnismäßige Anforderung bedeuten. In der Praxis würde das dazu führen, dass kaum noch Nachwuchs-Ausbildungskräfte generiert werden können (.

Worin der Nutzen eines dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbaren Verfahrens nach **§ 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 8 TfV-E** für einen Ausbilder als Einzelperson besteht, ist ebenfalls zu hinterfragen. Die in der amtlichen Begründung angeführten Elemente wie Kundenorientierung, kontinuierliche Verbesserung, Dokumentation sowie faktengestützte Entscheidungsfindung sind als Kernkompetenzen eines Ausbilders bereits anhand der unter den übrigen Ziffern genannten Nachweise belegbar. Ohnehin besteht für den Ausbilder als Einzelperson im Gegensatz zu einem Ausbilder einer Ausbildungsorganisation alle fünf Jahre die Pflicht, seine Tätigkeit ggü. der Behörde darzulegen. Die faktische Forderung eines Managementsystems an eine Einzelperson birgt die Gefahr, das Anerkennungsverfahren über Gebühr zu formalisieren und fachlich geeignete Ausbilder von Ausbildungstätigkeiten abzuhalten.

Mit **§ 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 9 TfV-E** steigen unbegründet die Dokumentationspflichten bezüglich der Weiterbildung des eingesetzten Personals.

Die Prüforganisationen verfügen bereits jetzt über geeignete Feststellungspraktiken bezüglich pädagogischer Eignung und fachlicher Weiterbildung, eine Verschärfung der Nachweisführung ist weder notwendig noch angemessen.

Bezüglich **§ 14 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 TfV-E** wird auf die Ausführungen zu § 14 Abs. 2 Satz 4 TfV-E verwiesen.

Bezüglich **§ 14 Abs. 3 Satz 1 Nr. 8, Satz 2 TfV-E** wird aufgrund der Verweisung auf § 5 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 TfV-E, die in der Gesetzesbegründung angedeutet wird, auf die dortigen Anmerkungen verwiesen.

*Zu § 14a TfV (Art. 1 Nr. 13):*

Hinsichtlich § 14a Abs. 4 TfV-E wird darauf hingewiesen, dass nur die Form und internen Prozesse der Behördenverwaltung durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt werden dürfen. In dieser Verordnung sind abschließend alle Inhalte und Bedingungen zu benennen, die der Antragsteller beachten und nachweisen muss.

*Zu § 14c TfV (Art. 1 Nr. 13)*

§ 14c Abs. 1 TfV-E ist wie folgt zu ergänzen:

*„Die zuständige Behörde kann Personen und Stellen als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse nur für solche Infrastrukturen anerkennen, die sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden **sowie für solche Infrastrukturen im Ausland, welche gemäß dem deutschen Regelwerk im durchgehenden und einheitlichen Betrieb mit den angrenzenden Infrastrukturen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden.**“*

Dieser Absatz sollte entsprechend ergänzt werden, da ansonsten die Ausbildung für die Infrastruktur der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, welche gem. der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gebaut und gemäß dem deutschen Regelwerk betrieben werden, unmöglich gemacht wird.

Hier ist eine Ausweitung auf die „Durchgangsstrecken“ und die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und zumindest den deutschen Teil aller Grenzbetriebsstrecken sowie die besonderen Grenzbetriebsstrecken (gem. Aufstellung im Kapitel 7 des nationalen Leitfadens zur SiBe-Erstellung) erforderlich.

*Zu § 15 TfV (Art. 1 Nr. 14):*

Die Vorgaben in § 15 TfV-E sollten dahingehend präzisiert werden, dass den Prüfern nur die Zulassungsregeln für die Prüfung zum TfS bekannt sind.

Bezüglich **§ 15 Abs. 2 Nr. 2 TfV-E** stellt sich wie bei § 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 8 TfV-E die Frage nach dem Nutzen eines solchen Qualitätsmanagementsystems.

Die in **§ 15 Abs. 2 Nr. 5 TfV-E** geforderten Zeiten sind unter Sicherheitsgesichtspunkten unbegründet und unverhältnismäßig. Ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) darf auch prüfen, aber muss vor der Prüfung nur drei Jahre im Eisenbahnbetrieb tätig gewesen sein (Widerspruch zu Anstrich § 15 Abs. 2 Nr. 5 c) und EBV. Nicht nachvollziehbar ist ferner der ausschließliche Bezug auf die „berufliche“ Tätigkeit des Leitenden oder Aufsichtsführenden und im Weiteren auch des EBL oder des Tf. Dieser kann auch ehrenamtlich oder auf Honorarbasis tätig sein.

Inwieweit die Fähigkeiten eines Bauingenieurs (bzw. des Absolventen einer vergleichbaren Ingenieurwissenschaft, z. B. eines Architekten) die Qualifikation für die Eigenschaft eines Tf-Prüfers

(d. h. in erster Linie Betriebsdienst und Fahrzeugtechnik) begründen soll, bleibt offen. Hier wäre vom Verordnungsgeber der sachliche Bezug klarzustellen oder eine Bereinigung durchzuführen.

Missverständlich ist auch die Formulierung der Fünfjahresfrist: Bedeutet diese, dass die vier Jahre Tätigkeit im Eisenbahnbetriebsdienst innerhalb der letzten fünf Jahre liegen müssen (d. h. ggf. nicht unmittelbar vor der Prüfertätigkeit bzw. nicht am Stück) oder wird eine fünfjährige Eisenbahntätigkeit mit mindestens vier Jahren der entsprechenden Ausbildung/Berufserfahrung vorausgesetzt? Letzteres würde eine sachlich nicht nachvollziehbare und unverhältnismäßige Anforderung bedeuten und in der Praxis dazu führen, dass kaum noch neue Prüfer generiert werden können (mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die weitere sektorale Personalentwicklung im Mangelberuf Tf). Vom Personenkreis, der die bisherigen Zugangsvoraussetzungen erfüllt, kann auch in Zukunft eine entsprechende Selbstaneignungsdisziplin verlangt werden.

Die in **§ 15 Abs. 2 Nr. 5 lit. b TfV-E** festgelegte, explizite Forderung nach „Berufserfahrung“ bzw. „beruflicher“ Tätigkeit als Eisenbahnbetriebsleiter, Tf-Ausbildende sowie Leitende und Aufsichtsführende stellt durch den Zusatz „beruflich“ eine Schlechterstellung von Führungskräften bei Bahnen dar, die ehrenamtlich historische Verkehre durchführen.

Hier ist zu berücksichtigen, dass es auch historische und touristische Verkehre gibt, die auf Basis einer Sicherheitsbescheinigung durchgeführt werden. Nicht alle Prüfer historischer Technik, die ansonsten die anderen Anforderungen erfüllen, machen dies immer beruflich.

Die Regelung aus **§ 15 Abs. 2 Nr. 6 lit. a TfV-E** heißt auch, dass Prüfer für die Bremsprobe oder für den Teil Wagentechnik Tf sein müssen. Des Weiteren müssen dann auch zwangsläufig die Bediener der Simulatoren im Rahmen der Prüfung Tf sein.

**Zu § 15 Abs. 2 Nr. 6 lit. b TfV-E:** Die „Dauer“ und die „letzten Jahre“ sollen die Erfahrung und vor allem die Aktualität des Wissens darlegen. Dafür gilt allerdings Nummer 9. Nicht nachvollziehbar ist die Regelung beim Prüfer, der eine Tf-Erfahrung aufweist. Wieso sollen hier mindestens vier Jahre Berufspraxis notwendig sein, wenn beim Theorie-Prüfer bzw. beim Tf-Ausbildler drei Jahre ausreichen. Für diese Ungleichbehandlung wären sachliche Gründe anzuführen.

Die Forderung nach einer „Berufspraxis“ als Tf „von mindestens vierjähriger Dauer innerhalb der letzten fünf Jahre vor Antragstellung“ ist sachfremd. Die meisten Tf-Prüfer arbeiten ganz überwiegend als Tf-Prüfer und nicht mehr als Tf. Sie halten zwar die Bedingungen für die Erteilung von TFS und ZB nach Maßgabe der TfV und ihrer Unternehmen aufrecht, sind aber in der Regel beruflich außerhalb von Tf-Arbeitsplätzen angestellt.

**Zu § 15 Abs. 2 Nr. 7 TfV-E:** Bei dieser Regelung stellt sich die Frage, mit welchem Abschluss an einer deutschsprachigen Schule der Nachweis von B2 als automatisch erbracht gilt.

Hinsichtlich **§ 15 Abs. 2 Satz 1 Nr. 11, Satz 2, Abs. 3 Satz 2 TfV-E** wird aufgrund des Verweises in der Norm auf die Kommentierung zu § 5 Abs. 2 TfV-E verwiesen.

Bei Prüfern können zwar regelmäßig strengere Voraussetzungen gelten, jedoch sollte auch hier ein sachlicher Bezug zur Aufgabenstellung und Tätigkeit zu erkennen sein.

Bezüglich **§ 15 Abs. 8 TfV-E** wird darauf hingewiesen, dass, wenn der Absatz aus EU 2011/765 entnommen wurde, dieser dann auch wortgleich in die TfV aufgenommen werden sollte. Der Originaltext lautet: „...über gründliche Kenntnisse der einschlägigen Prüfungsmethoden und Prüfungsdokumente verfügen.“

Aus dem TfV-E ist nicht erkennbar, wie der Nachweis gründlicher oder umfassender Kenntnisse erfolgen soll. Der unbestimmte Rechtsbegriff lässt unserer Ansicht nach zu viel behördlichen Freiraum.

Zu § 15a TfV (Art. 1 Nr. 14):

Bezogen auf § 15a Abs. 3 TfV-E stellt sich die Frage, wozu eine Prüfstelle sog. Prüfstätten (in Analogie zu Ausbildungsstelle/Ausbildungsstätte) angegeben sein muss. Materiell unterscheiden sich Ausbildungsstellen von Prüfstellen erheblich. So wird zum Beispiel eine Forderung an die Ausbildungsstellen über eine „erforderliche Einrichtung und Ausrüstung für die angebotene Ausbildung“ bei den Prüfstellen nicht erhoben. Das ist auch richtig, weil Prüfstellen für die Durchführung der Prüfungen in der Regel die Einrichtungen der Ausbildungsstellen nutzen (schriftliche/mündliche Prüfung) oder die Betriebsanlagen der Eisenbahn (praktische Prüfung). Insofern ist die Angabe einer Prüfstätte vom Zeitpunkt der Antragstellung abhängig. Sie ist somit beliebig und sollte entfallen.

Zu § 15c TfV (Art. 1 Nr. 14):

§ 15c Abs. 1 TfV-E muss – wie auch § 14c Abs. 1 TfV-E – entsprechend ergänzt werden:

*„Die zuständige Behörde kann Personen und Stellen als Prüfer oder als Prüfstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse nur für solche Infrastrukturen anerkennen, die sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden **sowie für solche Infrastrukturen im Ausland, welche gemäß dem deutschen Regelwerk im durchgehenden und einheitlichen Betrieb mit den angrenzenden Infrastrukturen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden.**“*

Dieser Absatz sollte entsprechend ergänzt werden, da ansonsten die Ausbildung für die Infrastruktur der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, welche gem. EBO gebaut und gemäß des deutschen Regelwerks betrieben werden, unmöglich gemacht wird.

Hier ist eine Ausweitung auf die „Durchgangsstrecken“ und die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und zumindest den deutschen Teil aller Grenzbetriebsstrecken sowie die besonderen Grenzbetriebsstrecken (gem. Aufstellung im Kap. 7 des nationalen Leitfadens zur SiBe-Erstellung) erforderlich.

Zu § 16 TfV (Art. 1 Nr. 14):

Bei **§ 16 Abs. 2 Satz 1, 2 TfV-E** ist eine analoge Regelung für ausländische Ärzte aufzunehmen, wie sie beim Thema Schulabschluss bereits existiert (IMI-System der EU). Die EU-Richtlinie bezieht sich nur auf die Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit sowie die EN 45000. Zudem haben die letzten zehn Jahre gezeigt, dass der bisherige Bezug zu § 11 FeV ausreichend ist.

Die Verschärfung der Anforderungen an die Ärzte und Psychologen lässt ebenfalls eine Kostensteigerung vermuten, ohne dass ein konkreter Nutzen zu erwarten ist.

Bezüglich **§ 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, Satz 2, Abs. 3 Satz 1 Nr. 3, Satz 2, Abs. 4 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 TfV-E** wird aufgrund des Verweises in der Norm auf die Kommentierung zu § 5 Abs. 2 TfV-E verwiesen.

Zu § 16a TfV (Art. 1 Nr. 14):

Hinsichtlich § 16a Abs. 3 TfV-E wird darauf hingewiesen, dass nur die Form und interne Prozesse der Behördenverwaltung durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt werden dürfen. In dieser Verordnung sind abschließend alle Anforderungen an den Antrag auf erstmalige Anerkennung und auf Verlängerung der Anerkennung als Arzt oder Psychologe oder als zuständige Stelle für die Durchführung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 zu benennen.

Zu § 18 TfV (Art. 1 Nr. 14):

Die Anforderungen in § 18 Abs. 1, 2 TfV-E können entfallen, weil diese bereits in den vorderen Paragraphen bei den Einzelanforderungen genannt sind.

Zu § 19a TfV (Art. 1 Nr. 16):

Um Missverständnissen vorzubeugen, sollte der Verordnungstext wie folgt an die Begründung angepasst werden:

„Ist ein Triebfahrzeugführerschein entzogen worden, darf ein neuer Triebfahrzeugführerschein frühestens sechs Monate nach der Aushändigung gemäß Absatz 2 **erteilt beantragt** werden.“

Zu § 19b TfV (Art. 1 Nr. 16):

Im Rahmen von § 19b TfV-E ist auch an eine Sonderregelung zugunsten der Schweiz zu denken.

Zu § 19c TfV (Art. 1 Nr. 16):

Im Rahmen von § 19c TfV-E ist auch an eine Sonderregelung zugunsten der deutschen Infrastrukturen auf Schweizer Gebiet zu denken.

Zu § 21 TfV (Art. 1 Nr. 18):

**Zu § 21 Abs. 3, 4 TfV-E:** Vor dem Hintergrund der Berufsausübungsfreiheit erscheint fraglich, ob eine Anerkennung nachträglich durch eine Verordnung eingegrenzt / untersagt werden kann. Grundsätzlich dürfen nicht eingegrenzte Genehmigungen nur durch ein Gesetz nachträglich geändert oder aufgehoben werden.

Zu Anlage 2 (Art. 1 Nr. 20):

In der Anlage 2 Abschnitt A Ziffer 2 Buchstabe g) Kleinbuchstaben cc) und Buchstabe h) Kleinbuchstaben cc) ist vorgegeben, dass in das Feld „Hinweise“ die Bestätigung der erworbenen Fachkenntnisse, das Datum der voraussichtlich nächsten Überprüfung oder andere Angaben, wie in Buchstabe f ausgeführt, einzutragen sind. Wir unterstellen, dass mit „Bestätigung der erworbenen Fachkenntnisse“ das Datum der letzten regelmäßigen Überprüfung gemeint ist. Das Datum, an dem der Tf die entsprechenden Fachkenntnisse erworben hat, ist das jeweilige Prüfungsdatum, welches jedoch in die Spalte „Datum“ einzutragen ist. Durch die Verwendung der Verknüpfung „oder“ kann sich derzeit jedes Unternehmen aussuchen, von welcher der drei genannten Möglichkeiten es Gebrauch macht. Dies entspricht nicht unserem Verständnis einer harmonisierten Zusatzbescheinigung. Weiterhin weisen wir darauf hin, dass der Platz im Feld „Hinweise“ nicht ausreicht, um dort mehrere Einträge durchzuführen, wie z. B. das Datum der letzten regelmäßigen Überprüfung und andere Angaben gemäß Buchstabe f.

Wir schlagen deshalb vor die jeweiligen Kleinbuchstaben cc) wie folgt anzupassen:

- cc) ein Feld für Hinweise ~~zur Bestätigung der erworbenen Fachkenntnisse~~, für das Datum der ~~voraussichtlich nächsten letzten regelmäßigen Überprüfung oder andere wesentliche Angaben, wie in Buchstabe f ausgeführt~~

Alle Einschränkungen des Leistungsvermögens und der Fähigkeiten der Tf in Bezug auf den Inhalt der Zusatzbescheinigung sollten deshalb in der Zusatzbescheinigung unter der Nummer 6. „Einschränkungen“ eingetragen werden.

Der Text zu Buchstabe f) sollte deshalb wie folgt angepasst werden:

- f) Nummer 6: Einschränkungen des Leistungsvermögens und der Fähigkeiten des Triebfahrzeugführers in Bezug auf den Inhalt der Zusatzbescheinigung, wie „nur für

Tagfahrten zugelassen“; beziehen sich die Einschränkungen auf Fahrzeuge oder die Infrastruktur, erfolgen die Angaben in Textform ~~im Feld „Hinweise“ neben den mit Angabe des betreffenden Fahrzeuges~~ ~~und oder der betreffenden Infrastrukturen.~~

Zu Anlage 3 (Art. 1 Nr. 21):

Bei der Formulierung der Anlage 3 muss darauf geachtet werden, dass mit dem vorläufigen Führerschein auch ein Befahren der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet möglich ist. Da diese gemäß des deutschen Regelwerks im durchgehenden und einheitlichen Betrieb mit den angrenzenden Infrastrukturen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, ist hierfür keine Zusatzausbildung erforderlich.

Zu Anlage 5 (Art. 1 Nr. 23):

Es ist unklar, was mit dem „Handbuch für Triebfahrzeugführer“ gemeint ist. Die TSI OPE spricht im Abschnitt 4.2.1.2.1 vom „Triebfahrzeugführerheft“. Ein „Handbuch für Triebfahrzeugführer“ findet hier keine Erwähnung.

In den in der Anlage 5 aufgeführten Punkten fehlen bei folgenden Unterpunkten genauere Erläuterungen, was darunter zu verstehen ist:

*Erwerb von allgemeinen Kenntnissen über:*

*d) die Grundlagen der betrieblichen Kommunikation*

Die betriebliche Kommunikation ist ein Oberbegriff. Was sind die Inhalte, die für eine Prüfung zum Triebfahrzeugführerschein relevant sind?

*Ausbildungsinhalte:*

*b) Grundlagen der Eisenbahntechnik:*

*aa) ... Grundsätze des Brandschutzes, des Umweltschutzes und der Gefahrgutbeförderung*

Sind die Inhalte zum Thema Brand- und Umweltschutz im Rahmen der Unfallschutzunterweisung ausreichend? Die Grundsätze der Gefahrgutbeförderung sollten näher erläutert werden.

*c) Bahnanlagen:*

*ff) Kennen der Grundsätze der ortsbezogenen Signalisierung und Führerstandssignalisierung*

*d) Grundlagen der Betriebskommunikation:*

Die betriebliche Kommunikation ist ein Oberbegriff. Was sind die Inhalte, die für eine Prüfung zum TFS relevant sind?

*e) Eisenbahnfahrzeuge und Züge:*

*ee) Verstehen des Bremssystems und der Bremsberechnung*

Die Kompetenz „Verstehen“ ist für das Themengebiet aus unserer Sicht zu hoch.

*hh) Kennen der verschiedenen Betriebsweisen*

Bitte näher erläutern. Was ist damit gemeint?

*g) Physikalische Grundlagen des Rad-Schiene-Systems*

*ee) Kennen der Grundsätze der Elektrizität*

Im Anhang IV der Richtlinie 2007/59/EG sind die Grundlagen der Elektrotechnik

und nicht der Elektrizität aufgeführt. Welche Bedeutung hat die stärkere Orientierung an Anhang IV der Richtlinie 2007/59/EG und an welcher Stelle kommt es wie zum Ausdruck?

Wenn hier detaillierter und mehr gefordert wird als in der EU-Richtlinie, ist dies von Seiten des Gesetzgebers ausführlich zu begründen. Grundsätzlich sollte im Interesse einheitlicher europäischer Standards und zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen konsequent die Linie einer „1:1-Umsetzung“ des europäischen Richtlinienrechts verfolgt werden.

Zu Anlage 6 (Art. 1 Nr. 24):

Die Konkretisierung der innerhalb der Ausbildung anzuwendenden Regelwerke kann unseres Erachtens auf das Triebfahrzeugführerheft und das Streckenbuch eingeschränkt werden.

Gemäß TSI OPE Abschnitt 4.2.1.2.1 (siehe oben) müssen im Triebfahrzeugführerheft alle durch den Tf anzuwendenden Verfahren zusammengefasst sein. Somit muss das Triebfahrzeugführerheft auch die Regeln für das Bedienen der Bremsen (Bremsvorschrift), die Regeln für das Bedienen der Zugbeeinflussungen (Zugbeeinflussungsvorschrift), die Regeln der Fahrdienstvorschrift und anderer betrieblicher Regelwerke sowie das Signalbuch beinhalten. Eine Einzelnennung dieser „Vorschriften“ ist somit überflüssig und widerspricht den Vorgaben der TSI OPE zum Triebfahrzeugführerheft. Die Tf gehören auch nicht zum Anwenderkreis der Eisenbahnsignalordnung (ESO). Den Tf werden die auf der ESO basierenden Regeln über das Signalbuch bekanntgegeben.

Im § 6 Absatz 4 wird auf die Ausbildung durch eine anerkannte Stelle hingewiesen. Diese Änderung basiert auf Artikel 5 Absatz 1 des Beschlusses 2011/765/EU. Hier stellt sich unsererseits die Frage, auf welcher Grundlage die EU-Vorgabe basiert, dass Eisenbahnen mit einer Sicherheitsbescheinigung, aber ohne Anerkennung ihrer Ausbilder /Ausbildungsstelle, nur das eigene Personal ausbilden dürfen. Es ist unseres Erachtens unklar, welches Risiko hierdurch ausgeschlossen werden soll und worin der Unterschied besteht, ob die Ausbildung durch eine anerkannte Ausbildungsstelle oder durch ein Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung, aber ohne Anerkennung seiner Ausbilder /Ausbildungsstelle durchgeführt wird. Diesbezüglich sollte die Bundesregierung perspektivisch auf eine Nachschärfung des EU-Beschlusses hinwirken.

Wenn im nationalen Recht detailliertere und über die EU-Richtlinie hinausgehende Regelungen getroffen werden, ist dies von Seiten des Gesetzgebers ausführlich zu begründen.

1. b) bis e) sind bereits in a) enthalten – unnötige Doppelnennung

Für uns ist nicht erkennbar, welchem Zweck die Regelung der neuen Ziffer 1. (Regelwerke anwenden) konkret dient. Die Vorgabe würde analog auch auf Anlage 7 zutreffen.

In Anlage 6 Abs. 1 Nr. 8 ist die Begrifflichkeit aus § 43 EBO zu verwenden: „*Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung*“.

*Zu Anlage 8 (Art. 1 Nr. 26):*

Hinsichtlich **Anlage 8 Klammervermerk a)** merken wir an, dass nicht alle Simulatoren mit ETCS ausgerüstet sind. Daher schlagen wir vor, die Formulierung zu „*und bei Bedarf ETCS*“ anzupassen.

Unklar ist auch, was mit „*Fortbildung*“ gemeint ist. Ist damit die regelmäßige Fortbildung zum Erhalt der vorhandenen Kompetenzen gemeint und/oder das Erlangen weiterer Qualifikationen (z. B. weitere Betriebsverfahren, Signalsysteme, Zugbeeinflussungen und Fahrzeugbaureihen). Die regelmäßige Fortbildung zum Erhalt erworbener Kompetenzen wird i. d. R. in Form von theoretischem Unterricht durchgeführt und beinhaltet i. d. R. keinen „*Praxisteil*“. Oder ist mit Fortbildung (auch) das Erlangen weiterer Qualifikationen gemeint? Unabhängig davon ist es nicht nachvollziehbar, warum der Simulator zwingend mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgerüstet sein muss, wenn die Tf nicht für ETCS ausgebildet sind oder dafür ausgebildet werden sollen. Die Ausrüstung der Simulatoren mit ETCS muss deshalb auf die Fälle eingeschränkt sein, bei denen Tf bereits diese Qualifikation besitzen oder aber innerhalb der Aus-/Fortbildung erwerben sollen.

Als Mindestanforderungen und Mindestfunktionen, die ein Simulator erfüllen muss, werden fünf Funktionen und Anforderungen genannt, welche in mehreren Simulator-Bauformen abbildbar sind. In Anlage 8 findet sich indes kein Hinweis auf die vorgeschriebene Bauform, sondern nur der Satz „*Hierfür müssen die einzusetzenden Simulatoren insbesondere folgende Funktionen und Anforderungen erfüllen:*“.

Im Referentenentwurf des BMDV werden einzig in den Erläuterungen zur Anlage 8 zwei Bauformen genannt: Mobiler Fahrtrainer und FM Simulator.



Die Anforderung „Abbildung unterschiedlicher Brems- und Beschleunigungscharakteristiken, insbesondere unter der Berücksichtigung der Extremwerte bei leichten Personenzügen und Güterzügen bei günstigen und ungünstigen Bedingungen, wie beispielsweise Laub, Eis, nasse Schienen“ ist nur auf den Simulatoren abbildbar, die eine Lokomotive nachbilden. Auf Triebzug-Simulatoren ist dies nicht möglich, was eine Nutzung zusätzlich einschränkt.

Die bei einzelnen Eisenbahnunternehmen (z. B. DB Fernverkehr AG) im Einsatz befindlichen Übungsstationen erfüllen ebenfalls die Anforderungen und Funktionen nach Anlage 8 der TfV, bis auf die oben genannte. Die Übungsstationen der DB Fernverkehr AG basieren auf einem Triebzug der BR 411 und decken damit repräsentativ die Charakteristik der Fahrzeuge im Fernverkehr umfassend ab.

Die zwingende Vorgabe, einen mobilen Fahrtrainer oder einen Full Mission (FM)-Simulator zu nutzen, hat unseres Erachtens keine sachliche Grundlage. Die beschriebenen Anforderungen sind grundsätzlich ausreichend, um geeignete von ungeeigneten Simulatoren zu unterscheiden. Die Anforderungen werden auch durch andere Simulatoren erfüllt (z. B. Übungsstationen). Die in den Erläuterungen getroffene Abgrenzung trägt nicht zum Erreichen der definierten Ziele des Simulator-Einsatzes bei und sollte deshalb entfallen.

Die Kosten für Ausbildung und Prüfung sind insgesamt nicht ausreichend transparent. Es ist nicht zu erkennen, ob und in welchem Umfang Simulator-Trainings zur Ergänzungsausbildung oder Nachschulungen Bestandteile der Berechnung sind. Der Wert von 165 EUR pro Simulator-Stunde entspricht nicht den in den nächsten Jahren zu erwartenden Kosten und ist deshalb zur Kalkulation nicht geeignet.

Unabhängig von den beabsichtigten Änderungen der TfV erlauben wir uns auf Folgendes hinzuweisen:

Bezüglich **Anlage 8 Klammervermerk e)** weisen wir darauf hin, dass die Forderung nach einem realitätsnahen Führerstand überzogen ist. Ein realitätsnahes Führerpult erscheint völlig ausreichend. Aber selbst dieses ist bei der Vielzahl an möglichen Führerpultkonstruktionen von Schienenfahrzeugen alleine in Deutschland ein schwieriges Unterfangen. Daneben bleibt anzumerken, dass insbesondere in den frühen Phasen einer Erstausbildung der Einsatz von vereinfachten Übungsstationen in der Vergangenheit zu keinen Problemen in der Vermittlung der Lerninhalte geführt hat.

Der Einsatz von Fahrtrainern bietet Vorteile und wird daher von vielen Unternehmen umfangreich zur Aus- und Fortbildung genutzt. Es greift allerdings in kaum verhältnismäßiger Weise in die unternehmerische Freiheit ein, anlasslos die Methodik „Fahrtrainer“ verbindlich vorzuschreiben. Einen Nachweis für einen angenommenen Sicherheitsgewinn gibt es nicht.

Die vorgeschriebene Ausstattung der Simulatoren gemäß Anlage 8 sollte sachgerecht dem Einsatzbereich der Tf entsprechen. Die Ausstattung von Simulatoren mit Signal- oder Sicherungssystemen, die die zu trainierenden Tf nicht anwenden, bringt keine Vorteile. Für Tf, die nur Klasse A im Rangierdienst, im Zugleitbetrieb oder auf speziellen Triebfahrzeugen wie Dampflokomotiven unterwegs sind, sind die angesprochenen Simulatoren ebenfalls nicht verwendbar. Tf werden noch realer durch praktische Fahrten trainiert.

Die unternehmerische Freiheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen wird auch mit Bezug auf Kooperationen weiter beschnitten, da sie neu nur noch eigenes Personal ausbilden dürfen § 6 (2). In der Praxis werden damit viele Eisenbahnen in das Anerkennungsverfahren als Schulungseinrichtung gedrängt.

Auch die Forderung nach einem zweiten Prüfer (§ 7 (3)) führt zu einer Kostensteigerung, die nicht durch einen nachweisbaren Sicherheitsgewinn gerechtfertigt ist.

Zu Anlage 9 (Art. 1 Nr. 27):

Im Rahmen von Anlage 9 zur TfV-E ist auch an eine Sonderregelung zugunsten der Schweiz zu denken.

Zu Anlage 10 (Art. 1 Nr. 28):

Im Rahmen von Anlage 10 zur TfV-E ist auch an eine Sonderregelung zugunsten der Deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet zu denken.

Zu Anlage 11 (Art. 1 Nr. 29):

**Zu Anlage 11 Nr. 3 Buchst. b):** Das Kriterium „bestimmte Strecke länger als ein Jahr nicht befahren“ hat sich allein als untauglich erwiesen. Die Kenntnis kann auch am Simulator (nachgebildete Strecke) oder durch Begehen oder durch Mitfahrt aufrechterhalten werden.

Zu § 8 TfPV (Art. 2 Nr. 8):

**Zu § 8 II 1.:** Mit welchem Abschluss an einer deutschsprachigen Schule gilt der Nachweis von B2 als automatisch erbracht?

Zur Begründung zu Buchstabe b (§ 5 Abs. 2 TfV):

Die Begründung zu § 5 Abs. 2 TfV-E ist wie folgt zu ändern:

„[...]“

*Insbesondere die in Nummer 3 aufgeführte Fallgruppe ist von Bedeutung. Nummer 3 fordert, dass der Bewerber nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ~~oder gegen Strafgesetze~~ verstoßen hat. Bei der Auslegung der Begriffe kommt der zuständigen Behörde ein Beurteilungsspielraum zu. Der Begriff „erheblich“ ist hierbei nicht ohne weiteres mit „schwerwiegend“ im Sinne einer strafrechtlichen Bewertung gleichzusetzen, sondern bezieht sich auf die Kraftfahreignung. „Wiederholte“ Verstöße sind solche im Bagatellbereich. Grundsätzlich kann ein einzelner „erheblicher“ ~~im Sinne von „grober“~~ Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften genauso die Zuverlässigkeit beeinträchtigen wie wiederholte, ~~also mehrere~~ Verstöße ~~im Sinne von „Bagatelldelikten“~~. Die Alternativen „erheblich“ und „wiederholt“ stehen nebeneinander. Der „wiederholte“ Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften muss einem „erheblichen“ Verstoß entsprechen. Auch eine größere Anzahl von im Einzelnen leichteren Verstößen kann charakterliche Unzuverlässigkeit beweisen. Da für die Beurteilung der Zuverlässigkeit in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung nicht jeder denkbare Fall geregelt werden kann, muss dem Eisenbahn-Bundesamt für die Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls ein Beurteilungsspielraum eingeräumt werden. Die Norm erfasst nicht lediglich verkehrsrechtliche Verstöße beim Führen von Triebfahrzeugen, sondern auch solche aus anderen Verkehrsbereichen, insbesondere dem Straßenverkehr. Aufgrund des hohen Gefahrenpotentials beim Führen eines Triebfahrzeugs erscheint es unerlässlich, dass der Bewerber durch sein Verhalten zu erkennen gibt, sich an Verkehrsnormen unbedingt gebunden zu fühlen. Wiederholte verkehrsrechtliche Verstöße belegen ein Fehlen dieser unbedingten Bereitschaft zur Befolgung von Verkehrsregeln, welches sich mit den Sicherheitsanforderungen an Tf nicht verträgt.*

[...]“

§ 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 TfV-E erfasst nach seinem Wortlaut nur erhebliche oder wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften, somit ist die Einbeziehung von Verstößen gegen Strafgesetze in dem Zusammenhang fehlerhaft. Verstöße gegen Strafgesetze werden gerade von § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1, 2 TfV-E erfasst.

Zudem sind die Begrifflichkeiten der „*erheblichen*“ und der „*wiederholten*“ Verstöße genauer zu definieren. Die Änderung dient somit vor allem der Klarstellung. Hinsichtlich des Satzes zu erheblichen Verstößen ist die Formulierung aus der Gesetzesbegründung zur Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entnommen (vgl. BR-Drs. 302/08, S. 61).

Sofern an den einzelnen Punkten von § 5 Abs. 2 Satz 2 TfV-E, insbesondere an § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 TfV-E, festgehalten werden soll, sollten diese gesondert begründet werden und nicht nur pauschal. Es sollte insbesondere dargestellt werden, wie eine solche Überprüfung erfolgen soll und warum es derart hoher Anforderungen bedarf. Bei der bisherigen Begründung bleibt dies unklar.