

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

**Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum
Triebfahrzeugführerschein (Verbändeanhörung);
VDV-Lobbyregisternummer: R001242**

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung verschiedener Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein ebenso wie für die eingeräumte Fristverlängerung von fünf Arbeitstagen.

Der uns übermittelte Referentenentwurf war Gegenstand intensiver Beratungen mit unseren Mitgliedsunternehmen und in einigen unserer Fachgremien.

Wir teilen das Anliegen des Ordnungsgebers, mit den vorgeschlagenen Änderungen den Wechsel von Triebfahrzeugführern (Tf) zwischen verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten, aber auch zwischen den EVU leichter zu ermöglichen und die Anerkennung der Triebfahrzeugführerscheine und Zusatzbescheinigungen zu vereinfachen (vgl. Begründung A. Allgemeiner Teil, VI. Regelungsfolgen, Nr. 1, S. 37f.). Der VDV sieht darin nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Stärkung und Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors mit direkten Auswirkungen auf dessen Nachhaltigkeit. Vielmehr trägt eine moderne und interessante Ausbildung zum Tf zur Attraktivität des Berufsbildes und damit zu derjenigen des gesamten Sektors maßgeblich bei. Für die Prüfung kann nichts Anderes gelten.

Dies vorausgeschickt, möchten wir aber auch die Wichtigkeit eines insgesamt kohärenten Rechtsrahmens für die Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern betonen und erwarten vom nationalen Gesetzgeber, dass dessen Legislativvorschläge nicht im Widerspruch zur EU-Gesetzgebung stehen. Obwohl der Referentenentwurf auf S. 2 (C. Alternativen) erläutert, dass mit den vorgeschlagenen Änderungen von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein keine „Systemänderungen“ verbunden sind, die auf EU-Ebene im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG erfolgen, sieht der VDV dennoch Wertungswidersprüche zwischen den Legislativvorschlägen auf der nationalen

Eisenbahnverkehr

7. Oktober 2022

Wir lieben
EUROPA



www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



(deutschen) und der EU-Ebene. Hierbei stellen wir fest, dass das vom Verordnungsgeber selbst formulierte Ziel „mögliche Widersprüche zum künftigen EU-Recht, die dann in Kürze zu bereinigen wären“ (vgl. Referentenentwurf S.2) mit dem nun vorgelegten Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften im Wesentlichen der TfV nicht erreicht wird. Vielmehr werden teils sogar Änderungen vorgeschlagen, die unseres Erachtens nicht vom europäischen Rechtsrahmen gedeckt, jedenfalls aber nicht gefordert werden.

Die bisher kommunizierte Zielsetzung der EU-Kommission im Rahmen der Revision der EU-Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie sieht vor, administrative Anforderungen an das Verfahren zur Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins zu minimieren und zum Teil sogar abzubauen. Im Widerspruch dazu sehen etwa die Vorschläge des Referentenentwurfs zur Anerkennung von Prüfern und Ausbildungsstellen erweiterte Anforderungen an die jeweilige Antragsstellung vor und schaffen neue oder ausgeweitete Meldepflichten. Ähnliches gilt für das Verfahren bei Ärzten und Psychologen. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Rechtsänderungen auf EU-Ebene und der Tatsache, dass sich die bisherigen Verfahren zur Anwendung der TfV in mittlerweile elf Jahren eingeschwungen haben, erscheint es uns nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet jetzt die bereits seit elf Jahren bestehenden EU-Rechtsakte 2011/765/EU und 2011/766/EU noch in nationales Recht überführt werden. Weder der Marktzugang noch die Eisenbahnsicherheit werden durch die vorgeschlagenen legislativen Änderungen verbessert bzw. erhöht. Eine zeitlich zu enge Abfolge von Rechtsänderungen zur selben Thematik belastet die Anwender und trägt nicht zur Rechtssicherheit bei.

Wir verweisen diesbezüglich auf die Anlage zu diesem Schreiben, in der unsere inhaltlichen Anmerkungen bezogen auf die konkret vorgeschlagenen Rechtsänderungen des Referentenentwurfs übersichtlich dargestellt und mit Kommentaren versehen sind.

Mit dem vorgelegten Referentenentwurf sollen vorrangig die Triebfahrzeugführerscheinverordnung und die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung an die Verordnung (EU) 2019/554, den Beschluss 2011/765/EU und an die Empfehlung 2011/766/EU angepasst werden (vgl. Referentenentwurf S. 1, A. Problem und Ziel). Weitere Probleme oder Ziele nennt der Referentenentwurf nicht. Trotzdem sind – über die Anpassung an das EU-Recht hinaus – zwei materiell-rechtliche Sachfragen von großer Tragweite im vorgelegten Referentenentwurf enthalten. Diese greifen wir hier bereits wie folgt auf:

1. Der Referentenentwurf sieht den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren in Ausbildung und Prüfung hervor. Wir sprechen uns deutlich gegen die verpflichtende Einführung dieses Tools aus.

Unbeschadet der Vorteile, die einem Einsatz von Simulatoren in vielen Fällen zukommen können, ist es aus Sicht der Branche nicht sachgerecht, diesen Einsatz verpflichtend für alle Ausbildungs- und Prüfungsfälle undifferenziert vorzuschreiben – also unabhängig davon, um welche Unternehmen es sich handelt, wie deren Streckennetz gestaltet ist, welche Fahrzeuge eingesetzt werden und in welchem Umfang bzw. wofür Tf überhaupt eingesetzt werden.

Hier darf die unternehmerische Freiheit nicht beschnitten und ein konkretes Ausbildungstool nicht zum verpflichtenden Standard für alle erhoben werden. Zu groß ist die Gefahr, dass in einem solchen Fall unter hohem finanziellen Mitteleinsatz am Bedarf vorbei ausgebildet wird. Der VDV fordert daher, den verpflichtenden Einsatz von Simulatoren zu streichen, und weniger das Medium

bzw. die Methode einer Ausbildung als vielmehr deren Schutzziele in der TfV festzuschreiben. Die derzeit vorgesehene Verpflichtung ist daher zu pauschal formuliert und berücksichtigt zu wenig betriebsindividuelle, orts- und verfahrensspezifische Besonderheiten in abhängig der jeweils anzutreffenden Einsatzgebiete eines Tf.

Deutlich wird dies unter anderem an den Anforderungen an Simulatoren hinsichtlich ETCS (vgl. Anlage 8 des Referentwurfs): Weder ist dieses Zugbeeinflussungssystem derzeit in Europa geschweige denn in Deutschland flächig implementiert noch wird dessen Bedeutung und Relevanz für alle Eisenbahnunternehmen gleich hoch sein. Zudem lässt der Referentenentwurf völlig außer Acht, dass sich der Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung im Rahmen der Beschreibung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS), eine der Kernaufgaben des eigenverantwortlich handelnden Unternehmers, aufgrund des Bezugs zu einem konkreten Unternehmen und dessen Betriebsabläufen ausreichend regeln lässt.

Der Entwurf der Änderungsverordnung weist einen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von einmalig 19,5 Mio. € zuzüglich eines jährlichen Erfüllungsaufwands von 6,9 Mio. € auf (vgl. Referentenentwurf S. 3, E.2 - Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft). Dieser Erfüllungsaufwand wird vor allem durch die Anschaffung bzw. den Betrieb von (neuen) Simulatoren verursacht. Welche Vorteile erwartet der Verordnungsgeber durch diesen Aufwand? Der Verkehrsträger Eisenbahn wird vielmehr durch diese Kosten im intermodalen Wettbewerb weiter belastet.

Angesichts dieses erheblichen Erfüllungsaufwandes erscheint es uns zielführender, die fünf Jahre nach Inkrafttreten der vorgelegten Änderungsverordnung vorgesehene Evaluierung (vgl. Referentenentwurf S. 49, VII. Befristung; Evaluierung) im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse bereits heute, d.h. vor Erlass der Verordnung durchzuführen; dies umso mehr, als bislang durch das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung als einschlägige Forschungseinrichtung des Bundes der Einsatz von Simulatoren bei Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern offensichtlich noch nicht untersucht wurde.

In diesem Zusammenhang stellt sich uns die Frage, ob und ggf. inwiefern dem jetzigen Änderungsverfahren Erkenntnisse aus einer „Unabhängigen Beurteilung“ nach Art. 27 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2007/59/EG zugrunde liegen. Nicht erklärlich ist für uns die Tatsache, dass dessen Umsetzung in die TfV 2011 als nicht erforderlich gewertet wurde (vgl. BR-Drs. 121/11 vom 28.02.2011, S. 110), weswegen wir um kurze Klärung bitten.

Weitere Einzelheiten hierzu entnehmen Sie bitte der Anlage.

2. Auf Widerspruch und Unverständnis stößt zudem die vorgesehene Verschärfung der Anforderungen an die „Zuverlässigkeit“ von Triebfahrzeugführern, Ausbildern, Prüfern, Ärzten und Psychologen, die sich wie ein roter Faden durch den Verordnungsentwurf ziehen.

Die Begründung des Verordnungsentwurfes enthält keinerlei Hinweise darauf, was den Verordnungsgeber bewogen hat, diese Verschärfungen vorzunehmen. So geht aus der Begründung nicht hervor, ob es in den vergangenen Jahren eine nennenswerte Zahl von Personen gegeben hat, welche die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs durch deren mangelnde persönliche Zuverlässigkeit gefährdet haben bzw. ob und wie dies präventiv durch strengere Anforderungen

an das Kriterium der „Zuverlässigkeit“ von den hier gegenständlichen Funktionen hätten ausgeschlossen werden können.

Wir halten diese Anforderungen insgesamt weder in europarechtlicher Hinsicht für erforderlich noch in sachlicher Hinsicht für geboten oder angemessen. Vielmehr werden durch die vorgeschlagenen Regelbeispiele Voraussetzungen an die Person des künftigen Tf gestellt, die mit dessen künftiger Aufgabe nicht in sachlich-innerem Zusammenhang stehen. Der Anforderungskatalog erscheint daher insgesamt nicht ausgewogen, entbehrt einer sachlichen Grundlage und dürfte in seinem vorgeschlagenen Wortlaut zudem den Grundsatz der Unschuldsvermutung verletzen.

Auch hierzu haben wir in der Anlage ausführlich Stellung genommen.

Den in der TfV und der TfPV enthaltenen behördlichen Verfahren liegt größtenteils noch ein Verständnis zugrunde, das sich der analogen Medien bedient. Für Einzelfälle, insbesondere dort, wo Einzelpersonen betroffen sind, sollte das auch so bleiben. Doch im 21. Jahrhundert, in dem das den Verordnungsentwurf vorlegende Ministerium den Begriff „Digitales“ in der Bezeichnung führt, ist aus Sicht der Branche dringend eine Digitalisierung aller administrativen Prozesse der TfV und TfPV erforderlich. Hierzu vermissen wir im vorliegenden Entwurf klare Signale.

Schließlich möchten wir unser Unverständnis darüber zum Ausdruck bringen, dass durch eine erneute Änderung der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt (EBABGebV) bestehende Gebühren teils deutlich erhöht bzw. erstmals in Form neuer Gebührentatbestände eingeführt werden.

Dies ist mit Blick auf die gegenwärtig immer ambitionierter werdenden Herausforderungen im Personen –und Güterverkehr nicht mehr vermittelbar und verhält sich kontraproduktiv zum politischen Konsens, die Schiene insgesamt zu fördern und deren Attraktivität als klimaschonendes Transportmedium weiter zu steigern.

Wir rufen hierzu in Erinnerung, dass die Eisenbahnen bereits 2021 durch die Eisenbahnregulierungs-Gebührenverordnung vom 03. Mai 2021 mit Mehrkosten in Höhe von gut 1.1 Mio € p.a. belastet wurden. Für die erste Änderung der Besonderen Gebührenverordnung vom 21. Juli 2021 wurde durch das Bundesverkehrsministerium eine Kostenabschätzung zum Nachteil der Unternehmen in Höhe von 8,4 Mio € p.a. errechnet. Die zweite Änderung der EBABGebV, die Mitte 2022 in Kraft getreten ist, wird jährliche Belastungen von knapp 13.7 Mio € p.a. nach sich ziehen.

Mit dem nun vorgelegten Referentenentwurf geht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft in Höhe von rund 6,9 Mio € pro Jahr einher, flankiert durch einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von knapp 19,5 Mio € ab 2023, vgl. „E.2 – Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft; Referentenentwurf S.2“. Unter „F. Weitere Kosten“ werden jährlich 109.000 € genannt, die perspektivisch auf 181.000 € ab 2028 steigen sollen. Vorsorglich wird bereits auf „kosteninduzierte Einzelpreisänderungen“ hingewiesen, die nicht gänzlich auszuschließen seien.

Die Schienenverkehrsunternehmen sehen sich momentan einer Steigerung der Energiepreise gegenüber, die in Geschwindigkeit und Anstieg bislang unbekannte Höhen erreicht. Auf absehbare Zeit ist nicht davon auszugehen, dass sowohl Strom- als auch Dieselpreise – die beiden Hauptenergieträger unserer Branche – das Vorkrisenniveau (jedenfalls bezogen auf den Krieg in der Ukraine) wieder erreichen.

Wir verkennen hierbei nicht, dass auch die anderen Verkehrsträger diesem Preisanstieg ausgesetzt sind. Gleichwohl ist die Schienenverkehrsbranche von den Energiepreissteigerungen aufgrund ihres Auftrags, öffentliche Mobilität auch in Krisenzeiten unverändert zu gewährleisten, besonders betroffen. Hinzugetreten ist der Umstand, dass Eisenbahnen in bislang ungeahntem Ausmaß notwendig geworden sind, um die Energie- und Versorgungssicherheit in Deutschland zu gewährleisten.

Der Ordnungsgeber ist daher angehalten, die Schiene nicht mit neuen Gebühren zu belasten, sondern die Kostenseite der Schienenverkehrsunternehmen vielmehr zu entlasten und den intermodalen Wettbewerb nicht weiter anzuheizen.

Vor diesem Hintergrund erscheint die in Art. 3 des Referentenentwurfs vorgesehene Änderung der EBAGebV (S. 33 f.) nicht hinnehmbar: Die Erhöhung der Gebühren im Rahmen bereits vorhandener Gebührentatbestände wird damit begründet, dass Tätigkeiten im Rahmen der Überwachung neu hinzutreten – diese sind aber in der Sache nicht neu und waren bereits in der Vergangenheit Teil der behördlichen Tätigkeit. Die Trennung in „anerkennde“ und „überwachende“ Tätigkeiten erscheint artifizuell und mit Blick auf die zu rechtfertigende Gebührenerhöhung vorgeschoben.

Wir regen daher an, von der Möglichkeit nach § 9 Abs. 4 BGebG Gebrauch zu machen und auf die geplante Erhöhung – wenigstens zum gegenwärtigen Zeitpunkt – aus Gründen des öffentlichen Interesses oder der Billigkeit wegen zu verzichten.

In Summe sind die vorgesehenen Gebührenerhöhungen wirtschaftlich und unter den oben dargelegten Gesichtspunkten für die Eisenbahnunternehmen unter keinen Umständen vertretbar.

Wir nutzen die laufende Konsultation gerne, um nochmals und dringend für eine Wiederbelebung der beim Verkehrsministerium des Bundes schon lange eingerichteten, aber seit ca. fünf Jahren ruhenden Arbeitsgruppe „TfV“ zu werben. Diese könnte unter Moderation der Führerscheinstelle beim Eisenbahn-Bundesamt aus unserer Sicht bei frühzeitiger Beteiligung die Rolle zukommen, künftige legislative Änderungsvorhaben von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein praxisnah und konstruktiv zu begleiten. Ferner könnte diese Arbeitsgruppe für die bereits begonnene Beratung zur Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie auf EU-Ebene die Funktion der „nationalen Spiegelgruppe“ übernehmen. Für Ihre Überlegungen in dieser Hinsicht danken wir Ihnen bereits heute.

Gerne sind wir bereit, Rückfragen jederzeit zu beantworten und bieten unsere weitere Fachexpertise unverändert an. Angesichts der hohen Bedeutung der TfV für die gesamte Branche bringen wir unsere Erwartung zum Ausdruck, dass sich an das schriftliche Stellungsverfahren noch eine mündliche Anhörung anschließt.

Mit freundlichen Grüßen

A large black rectangular redaction box covering the signature and name of the sender.

Anlage: Synoptische Darstellung der Änderungsvorschläge des VDV

Anlage zur Stellungnahme des VDV vom 07.10.2022

Zu Artikel 1 – Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Lfd. Nr. (gem. Ref-E/ „TfV-E“)	Bezugspunkt	Vorschlag/ VDV	Kommentar
3.	§ 3 Abs. 3 Nr. 3	„es sich um Sonderfahrten mit Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, handelt oder“	<p>Wir regen an, Wortgleichheit zu § 7a Abs. 1 S. 3 AEG herzustellen.</p> <p>Ergänzend merken wir an: Die praktische Relevanz dieser Vorschrift führt nach wie vor ins Leere.</p> <p>Auch für Überführungsfahrten, Zuführungsfahrten von Notfalltechnik oder zu Baustellen, Messfahrten der Infrastruktur u. ä. wird die Notwendigkeit gesehen, dass der fahrzeugkundige Tf unter Anleitung das Fahrzeug führen darf. Der aufsichtführende Tf benötigt eine Zusatzbescheinigung für die befahrene Infrastruktur, die betreffenden Signalsysteme und Betriebsverfahren - jedoch nicht für den Fahrzeugtyp.</p>
4. a)	§ 5 Abs. 1 S. 4 bzw. an anderer geeigneter Stelle		Im Rahmen des Verfahrens zur Neuordnung der Ausbildung in eisenbahntechnischen Verkehrsberufen, das in der entsprechenden „Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport“ (Lokführer- und

			<p>Transportausbildungsverordnung – LTAusbV) vom 14. März 2022 erfolgreich geendet hat, wurde zwischen allen Verfahrensbeteiligten die Erwartung eines klaren und in der TfV zu verankernden Verfahrens zur Anerkennung von Prüfungsleistungen aus der gestreckten Abschlussprüfung geweckt. Hierfür sollte ein Weg gefunden werden, damit ein Tf nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung über eine in der TfV festgeschriebene Fahrberechtigung (Führerschein <u>und</u> Zusatzbescheinigung) verfügt. Der Ausbildungsrahmenplan nach § 4 LTAusbV i.V.m. der Anlage (Abschnitte A – C) erfüllt nach unserem Verständnis nicht nur die Anforderungen aus den Anlagen 5 -7 TfV, sondern geht sogar darüber hinaus und verleiht dem Berufsbild des Lokomotivführers Attraktivität und Vielseitigkeit.</p>
4. b)	§ 5 Abs. 2	<p>Der völlig neu formulierte § 5 Absatz 2 TfV-E, der die mangelnde Zuverlässigkeit anhand von Regelbeispielen konkretisiert, ist komplett zu streichen.</p> <p>Hilfsweise könnte § 5 Absatz 1 Satz 5 TfV wie folgt modifiziert werden: „Die erforderliche Zuverlässigkeit ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn der Bewerber <u>an einer Suchtkrankheit leidet oder</u></p> <p>a) erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat oder</p>	<p>Die bisherigen Voraussetzungen nach § 5 Abs. 1 werden als angemessen und weiterhin tragfähig sowie ausreichend erachtet.</p> <p>Die amtliche Begründung zu § 5 Abs. 2 TfV-E erläutert vornehmlich den Aufbau der vorgesehenen Regelungen und das darauf aufbauende Verwaltungshandeln. Die amtliche Begründung enthält lediglich eine einzige materielle Aussage zum Erfordernis der Prüfung der Zuverlässigkeit eines Bewerbers: „<i>Aufgrund hohen Gefahrenpotentials beim Führen eines Triebfahrzeugs erscheint es unerlässlich, dass der Bewerber durch sein Verhalten zu erkennen gibt,</i></p>

		<p>b) von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten abhängig ist oder diese Substanzen missbräuchlich konsumiert. Mit dem für Buchstabe b) vorgeschlagenen und aus § 5 Abs. 2 Nr. 4 TfV-E entnommenen Wortlaut würde der Hinweis aus der Stellungnahme des VDV vom 22.10.2010 umgesetzt: <i>„Zu § 5 Abs. 1 Satz 5 TfV-E (Seite 10): Die erforderliche Zuverlässigkeit soll insbesondere dann nicht gegeben sein, wenn der Bewerber an einer Suchtkrankheit leidet. Wir machen darauf aufmerksam, dass der Begriff „Suchtkrankheit“ soweit ersichtlich medizinisch nicht definiert ist. Eine krankhafte Sucht kann in recht unterschiedlichen Ausprägungen vorliegen (z. B. in Form von Drogen-, Alkohol- oder Nikotinabhängigkeit sowie als Glücksspiel-, Medien- (Internet-), Kauf-, Ess-, Mager- oder gar Arbeitssucht). Nicht jede Form von Suchtkrankheit beeinträchtigt die Zuverlässigkeit des Triebfahrzeugführers für seine Tätigkeit, so dass hier eine Präzisierung erforderlich wäre.“</i></p>	<p><i>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 einen Triebfahrzeugführer nicht verträgt.“</i></p> <p>Hierzu merken wir zunächst an, dass die im Referentenentwurf postulierten Schutzziele bereits heute durch die aktuelle Regelung in § 5 Abs. 1 TfV erreicht werden: Es entspricht jahrzehntelanger geübter Praxis, nur zuverlässige Bewerber zum Triebfahrzeugführer auszubilden. Probleme bei der Umsetzung dieses Grundsatzes sind bis heute nicht bekannt, weswegen auch allen von uns durchgesehenen einschlägigen Veröffentlichungen keinerlei Negativhinweise im Zusammenhang mit der Zuverlässigkeit von Tf zu entnehmen sind (vgl. hierzu Jahresberichte 2016-2021 der BEU, Jahresberichte 2007-2015 der EUB, Sicherheitsberichte des EBA 2007-2020, Jahresberichte 2003/4-2020/21 des EBA sowie alle veröffentlichten Unfalluntersuchungsberichte der BEU bzw. der EUB).</p> <p>In Bezug auf Tf wird das Kriterium „zuverlässig“ lediglich in einem der Untersuchungsberichte der BEU (bzw. der EUB) verwendet (Untersuchungsbericht Nr. 189): Dort wird lapidar angemerkt, dass wiederholte Regelverstöße eines Tf – im Eisenbahnverkehr – ein Indiz für fehlende Zuverlässigkeit sein könnten. Entsprechend hat die</p>
--	--	--	--

			<p>BEU (bzw. die EUB) bislang keine Sicherheitsempfehlung im Zusammenhang mit der Zuverlässigkeit von Tf (bzw. Ausbildern, Prüfern Ärzten oder Psychologen) ausgesprochen.</p> <p>In den Jahresberichten und Sicherheitsberichten des EBA wird einerseits stets das gleichbleibend hohe Sicherheitsniveau der Eisenbahnen in Deutschland beschrieben. Andererseits führt das EBA regelmäßig Handlungsfelder auf, die aus Sicht der Behörde dazu genutzt werden können, das Sicherheitsniveau zu festigen. Die Zuverlässigkeit der Tf sowie der Ausbilder, Prüfer, Ärzte oder Psychologen stand dabei in keinem der vorliegenden Berichte im Fokus der Behörden.</p> <p>Dieses vorausgeschickt, sieht der VDV keinen Anlass für diese detaillierte Beschreibung der Anforderungen an die Zuverlässigkeit eines Tf, die zudem sachlich nicht gerechtfertigt erscheinen: Ebenso wenig wie die Zuverlässigkeit eines Kfz-Führers oder die eines LKW-Fahrers im Straßenverkehr geregelt ist, bedarf es einer derart detaillierten Regelung in der TfV für Tf.</p> <p>Im Übrigen schränkt eine abstrakte Anforderung an die „Zuverlässigkeit“ (ohne Regelbeispiele) die Handlungsmöglichkeiten der Behörde hinsichtlich des Entzugs des Triebfahrzeugführerscheins in keiner Weise ein. Wir zitieren hierzu aus dem bereits oben erwähnten Untersuchungsbericht Nr.</p>
--	--	--	---

			<p>189 der BEU: <i>„Entsprechend der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte gilt als zuverlässig, wer nach dem Gesamteindruck seines Verhaltens die Gewähr dafür bietet, dass er seine Tätigkeit künftig ordnungsgemäß ausfüllen wird.“</i></p> <p>Ein analoger Blick in die GewO bestätigt diese Wertung: § 35 GewO normiert ebenfalls nicht die Anforderungen an die Zuverlässigkeit eines Gewerbetreibenden, sondern lediglich die Konsequenzen sowie das nachlaufende Verwaltungsverfahren, falls die Behörde das Vorliegen der Zuverlässigkeit verneint.</p> <p>Der VDV vermag daher durch die Einführung der Regelbeispiele keinerlei Zuwachs an Rechtssicherheit zu erkennen und weist darauf hin, dass sich auch aus EU-rechtlichen Anforderungen weder eine Notwendigkeit zur Prüfung des Kriteriums der Zuverlässigkeit noch eine Verpflichtung zur Aufnahme der Regelbeispiele ergibt. Vielmehr dürften die vom BMDV beabsichtigten Anforderungen an die „Zuverlässigkeit“ nach der (deutschen) TfV zu einer Stigmatisierung und Diskriminierung inländischer Tf führen, während Tf mit einem in anderen EU-Mitgliedsstaaten ausgestellten Triebfahrzeugführerschein auf dem deutschen Netz weiterhin fahrberechtigt sind.</p>
--	--	--	---

			<p>Neben der Frage, wie die zuständige Behörde jeweils Kenntnis von den Straftaten erlangt (eine originäre Ermittlungsbefugnis hat die zuständige Behörde nicht; wie werden im Ausland begangenen Straftaten erfasst?), stellt sich die Frage, wonach sich die „Gesamtwürdigung des Einzelfalls“ richtet. Mangels Bestimmtheit und zuverlässiger Kenntnis der Behörde ist der Bestimmtheitsgrundsatz verletzt und einer willkürlichen Betrachtungsweise Tür und Tor geöffnet. Bei dieser Betrachtung verkennt der VDV nicht, dass Tf, die nicht gewillt sind, sich an geltendes Recht zu halten, einen sicheren Bahnbetrieb ggf. nicht gewährleisten und folglich aufgrund Unzuverlässigkeit die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins nicht in Frage kommt.</p> <p>Der VDV hält die bisherigen Regelungen des § 5 Abs. 1 TfV für weiterhin ausreichend. Eine Modifikation bezüglich „Suchterkrankungen“ unterstützt der VDV wie dargestellt (vgl. mittlere Spalte).</p> <p>Der VDV vermag ferner nicht zu erkennen, wo bzw. weshalb die bisherige Praxis des Entzugs der Fahrerlaubnis eines Tf unzureichend gewesen sein soll: Die Bezugnahme auch auf Rechtsverstöße, die nicht im Führungszeugnis nach § 32 Abs. 2 BZRG aufzunehmen sind, erscheint uns unangemessen und zu weitreichend. Selbst wenn nach der Rechtsprechung auch Delikte außerhalb des Verkehrsrechts einen Hinweis auf die</p>
--	--	--	--

			<p>Charakterfestigkeit des Anwärters geben können (vgl. z.B. Beschluss des VGH Bayern vom 23.04.2020 - 11 CE 20.870), so sind die Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs dennoch zu berücksichtigen: Der angehende Triebfahrzeugführer ist in ein engmaschiges Netz aus Regelungen und Überwachungen eingebunden – erinnert sei hier insbesondere an die Pflicht zur Überwachung der Kompetenzen und der Einhaltung der Vorschriften im Rahmen seiner Tätigkeit durch den Unternehmer – sodass ein Fehlverhalten des Tf sehr viel seltener zu einer konkreten Gefährdungssituation führt als dies im Straßenverkehr üblich ist. Tf werden daher grundsätzlich nur in der Verantwortung eines Unternehmers eingesetzt. Regelverstöße werden zudem schnell dokumentiert und dadurch sichtbarer als im Straßenverkehr mit seiner wesentlich niedrigeren Kontrolldichte. Folglich ist es nicht gerechtfertigt, höhere Anforderungen an einen Tf zu stellen als an Bewerber für einen Personenbeförderungsschein, vgl. § 48 Abs. 4 FeV.</p> <p>Schließlich sei darauf verwiesen, dass an einen Tf weit höhere Anforderungen gestellt werden sollen als an den Unternehmer selbst, der den tatsächlichen Betrieb gesamthaft verantwortet.</p> <p>Insgesamt überwiegen daher die Zweifel an der Notwendigkeit der vorgeschlagenen Regelung, die der Ordnungsgeber auch in der besonderen Begründung nicht ausgeräumt hat.</p>
--	--	--	--

			<p>Die Aufnahme von Regelbeispielen erfolgt aus Sicht des VDV insgesamt ohne Anlass und inneren Zusammenhang zum Fahrbetrieb, ist unverhältnismäßig und stellt i.ü. auch in verfahrenstechnischer Hinsicht keine Vereinfachung dar; vielmehr wird deutlicher Mehraufwand erzeugt, da sich aufgrund mehrerer neu eingeführter Kriterien der Prüfaufwand erhöht.</p> <p>Neben den dargelegten Zweifeln an der Erforderlichkeit und Angemessenheit der vorgesehenen Regelungen möchten wir des Weiteren kritisch anmerken:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bei der Suche nach geeigneten Kandidaten für den Beruf des Tf stehen die Eisenbahnen im Wettbewerb mit anderen technisch geprägten, verantwortungsvollen Berufen, bei denen nur allgemein übliche Zuverlässigkeitsregeln greifen. Allein die Anzahl der zu erfüllenden Nachweise schreckt potentielle Interessenten vom Beruf des Tf ab bzw. es werden bereits ex-ante geeignete Kandidaten aus formalen Gründen nicht in die engere Auswahl eingezogen, da selbst kleinere Delikte ohne spezifischen Bezug zur Tätigkeit als Tf zu einem Berufsverbot führen können.- Die vorgesehene Mitwirkungspflicht des Bewerbers beim Ausräumen von Zweifeln widerspricht nach unserer Ansicht dem rechtsstaatlichen Grundsatz der Unschuldsvermutung. Im Übrigen fehlt es in der
--	--	--	---

			amtlichen Begründung an einer Herleitung der Mitwirkungspflicht des Bewerbers.
4. c)	§ 5 Abs. 3 S. 1 Nr. 4	Wir bitten um folgende Änderung: 4. vom Unternehmer gemäß dessen Sicherheitsmanagementsystem geschult ist.	<p>„Gemäß“ trifft den Zweck der Regelung präziser.</p> <p>Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, dass die amtliche Begründung zu § 5 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 TfV (BR-Drs. 121/11 vom 28.02.2011, S.84) bereits ausführt: <i>"Der Triebfahrzeugführer muss darüber hinaus gemäß Satz 1 Nummer 4 mit den für ihn einschlägigen Regelungen des von dem Unternehmer einzurichtenden Sicherheitsmanagementsystems vertraut sein"</i>.</p> <p>Aus dem Schriftwechsel Ihres Hauses mit der ERA und dem VDV zur Kosten-Nutzen-Analyse (2013) ergab sich, dass auch die ERA die in der amtlichen Begründung dokumentierte Auslegung teilt.</p> <p>Im Übrigen entspricht dies auch präziser dem englischen Originaltext von Art. 13 Nr. 3 der RL 2007/59/EG [„<i>Applicants shall be trained by the railway undertaking or the infrastructure manager in relation to its safety management system (...)</i>“].</p>
4. c)	§ 5 Abs. 3 Satz 2	Der VDV empfiehlt, nebenstehende Vorschrift durch einen Satz 3 wie folgt zu ergänzen: „Tf, die am 29. April 2011 bereits als Tf tätig waren, sind von der Vorlage eines Nachweises nach S. 2 befreit.“	<p>Die Frage stellt sich vereinzelt, insbesondere im Rahmen des Wechsels des Arbeitgebers. Klarstellend sollte daher ein entsprechender Befreiungstatbestand für Tf, die zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens der TfV bereits als Tf tätig gewesen sind, vorgesehen werden.</p> <p>Alternativ bietet sich <u>§ 21 TfV</u> für diese Regelung an.</p>

5. a)	§ 6 Abs. 3	<p>Der VDV bittet, § 6 Abs. 3 wie folgt zu fassen:</p> <p>„Die Ausbildungsmethode muss die Anforderungen der Anlage 8 erfüllen. In der praktischen Ausbildung <u>wird der Einsatz von Simulatoren empfohlen.</u>“</p>	<p>Der VDV teilt grundsätzlich die Auffassung, dass Simulatoren bzw. vergleichbaren Techniken (gebräuchlich ist heute z.B. auch der Ausdruck „Übungsstationen“) ein sehr sinnvolles Hilfsmittel bei der Aus- und Weiterbildung von Triebfahrzeugführern sein können. Es greift allerdings in kaum verhältnismäßiger Weise in die unternehmerische Freiheit ein, anlasslos die Methodik „Fahr Simulator“ verbindlich vorzuschreiben. Einen Nachweis für einen unterstellten Sicherheitsgewinn gibt es nicht.</p> <p>Ausweislich der Begründung führt das Verordnungsvorhaben zu einem Erfüllungsaufwand in der Wirtschaft von einmalig 19,5 Mio. € zuzüglich einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 6,9 Mio. € (vgl. Referentenentwurf auf S. 3, E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft). Dieser Erfüllungsaufwand wird vor allem durch die Anschaffung bzw. den Betrieb weiterer Simulatoren verursacht. Welche Vorteile erwartet der Verordnungsgeber durch diesen Aufwand? Der Verkehrsträger Eisenbahn wird durch diese Kosten im intermodalen Wettbewerb weiter belastet. Angesichts dieses erheblichen Erfüllungsaufwandes erscheint es uns zielführend, die in fünf Jahren <u>nach</u> Inkrafttreten der TfV-Änderungsverordnung vorgesehene Evaluierung (vgl. Referentenentwurf auf S. 49, Begründung A. VII Befristung; Evaluierung) durch eine Kosten-Nutzen-Analyse <u>vor</u> Erlass der Verordnung zu ersetzen. Dies umso mehr, als</p>
-------	------------	--	---

			<p>bislang das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung als einschlägige Forschungseinrichtung des Bundes das Thema Simulatoreinsatz bei Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern offensichtlich noch nicht untersucht hat¹.</p> <p>Wir sprechen uns daher klar für den Erhalt der Freiheit zur Auswahl und Festlegung von Lehr- und Lernmethoden aus und sehen für die Auswahl der im Rahmen der Ausbildung zum Einsatz kommenden Techniken und Werkzeuge allein die Ausbildungsstellen bzw. Eisenbahnen in der Pflicht. Folglich lehnt der VDV den <u>verpflichtend</u> vorgeschriebenen Einsatz von Simulatoren in Ausbildung und Prüfung ab und schlägt nebenstehende Formulierung vor.</p> <p>Unsere Bitte, den Einsatz von Simulatoren weiterhin in das Ermessen der Unternehmen zu stellen, beruht auf folgenden Überlegungen:</p> <p>i) Der Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung lässt sich hinsichtlich des zeitlichen Umfangs sowie seiner Funktionen/ Anforderungen im Rahmen des Sicherheitsmanagements auf Unternehmensebene zuverlässig bzw. im Ausbildungsplan für den jeweiligen Ausbildungsgang definieren - und dies</p>
--	--	--	---

¹ In der Rubrik „Forschungsberichte“ auf der Website des DZSF zeigt die Suchfunktion bei der Eingabe des Stichwortes „Simulator“ keine Ergebnisse an (eingesehen am 06.10.2022): https://www.dzsf.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Expertensuche/DZSF_Expertensuche_Formular.html

			<p>unter Berücksichtigung aller betriebsindividueller Besonderheiten. Für die Ausbildung des eingesetzten Personals trägt der Unternehmer die alleinige Gesamtverantwortung (durch Aufstellung eigener Ausbildungspläne, durch pflichtgemäße Auswahl geeigneter Ausbildungseinrichtungen bzw. durch pflichtgemäße Auswahl des andernorts ausgebildeten Personals). Hierzu gehört folglich auch die Frage, ob und mit welchem zeitlichen Umfang und in welcher Tiefe Simulatoren bei der Ausbildung eingesetzt werden.</p> <p>In diese Pflicht des Unternehmers nach § 4 Abs. 3 AEG zur sicheren Betriebsführung, die Ausdruck der wirtschaftlichen Unternehmerfreiheit ist, darf der Gesetzgeber nicht eingreifen - erst Recht nicht auf der alleinigen Grundlage einer (Triebfahrzeugführerschein-)Verordnung.</p> <p>ii) Bei der Auswahl und Entscheidung zum Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung bewertet der Unternehmer bzw. die Ausbildungseinrichtung, ob vorhandene bzw. am Markt verfügbare Simulatoren die Ausbildung wirksam ergänzen oder unterstützen können. Dabei beurteilen sie auch, ob und inwieweit Unterschiede zwischen dem Simulator und demjenigen Triebfahrzeug, das der Tf bedienen wird, ggf. den Lernerfolg gefährden.</p> <p>Die heute vorhandenen bzw. am Markt verfügbaren Simulatoren kommen den Führerpulten des Großteils der heute in Deutschland eingesetzten Triebfahrzeuge nah. Dennoch gibt es auch Fahrzeuge mit Führerpulten, zu denen heute keine</p>
--	--	--	--

			<p>realitätsnahen Simulatoren existieren (bspw. Baumaschinen, Zweiwegefahrzeuge, Splittergattungen).</p> <p>Auch im Hinblick auf Betriebsverfahren muss es eine Ermessensentscheidung des Unternehmers bzw. der Ausbildungseinrichtung sein (und bleiben!), Umfang und Art des Simulatoreinsatzes selbst festzulegen. Falls unsere Einwände hier unberücksichtigt blieben, stünde zu erwarten, dass unter hohem Einsatz von Finanzmittel am tatsächlichen (sicherheitlichen) Bedarf vorbei ausgebildet wird, wie i.ü. nachstehende Ziffer III.) zeigt.</p> <p>iii) Ob der Einsatz eines in Anlage 8 TfV-E beschriebenen Simulators sinnvoll ist, hängt insbesondere auch von den Betriebsverfahren ab, in denen die Tf eingesetzt werden. Die Beschreibung in Anlage 8 bezieht sich vor allem auf den Anwendungsfall des Einsatzes im Zugfahrdienst. Für Tf hingegen, deren Zusatzbescheinigung nach § 3 Abs. 2 AEG i.V.m. Anlage 2 A Nr. 2 c) nach vorangegangener Ausbildung nur für die Klasse A erteilt ist, ist eine Ausbildung an derartigen Simulatoren nicht zielführend, insbesondere wenn die Tf überwiegend mit Funkfernsteuerung arbeiten. Auch hier müssen Unternehmer bzw. die Ausbildungseinrichtung die Möglichkeit haben, Art und Umfang des Einsatzes von Simulatoren nach pflichtgemäßem Ermessen selbst festzulegen.</p>
--	--	--	--

			<p>iv) In faktischer Hinsicht sei zudem darauf hingewiesen, dass nach unserer Kenntnis im Falle einer verpflichtenden Anwendung von Simulatoren im Rahmen von Ausbildung und Prüfung der derzeitige Bestand derartiger Anlagen nicht ausreicht, um diese gesetzliche Vorgabe zu erfüllen. Sollte der Verordnungsgeber dennoch einen Einsatz entsprechender Geräte zur Pflicht machen, weisen wir hilfsweise auf die Notwendigkeit einer Übergangsvorschrift etwa im Rahmen von § 21 hin. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Anlage 8.</p>
5. a)	§ 6 Abs. 4 Satz 3	<p>Wir bitten darum, § 6 Abs. 4 Satz 3 zu streichen.</p> <p>Für den Fall, dass Sie unserer nebenstehenden Argumentation nicht folgen, unterbreiten wir aus Gründen der größten Vorsicht folgenden Alternativvorschlag, der den Sachverhalt zutreffend formuliert:</p> <p>„Im Falle des Satzes 2 gilt die Anerkennung nur für die Ausbildung des eigenen Personals von Personal, für das der Unternehmer eine Zusatzbescheinigung ausgestellt hat oder ausstellen wird bzw. für anderes Personal, das der Unternehmer einsetzt. Die Bestimmungen des § 13 Absatz 2 und 3 bleiben unberührt.“</p>	<p>Die vorgesehene Einschränkung der Ausbildung auf „eigenes Personal“ wird mit der Umsetzung von Artikel des Beschlusses 2011/765/EU begründet. Wir bitten dennoch darum, auf diese Änderung zu verzichten. Dies begründen wir wie folgt:</p> <p>a) Die EU-Kommission führt derzeit ein Konsultationsverfahren zur Überarbeitung der EU-Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie durch. Eines der von der EU Kommission für diese anstehende Novellierung angeführten Hauptargumente ist die Beseitigung von Hemmnissen bei der Mobilität von Triebfahrzeugführern zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Unternehmen (auch innerhalb eines Mitgliedsstaates). Durch die vorgesehene Änderung des § 6 Abs. 4 TfV-E würde nun aber ein weiteres, den freizügigen Einsatz von Tf beschränkendes Hemmnis in die TfV eingefügt.</p>

			<p>Dies kann weder im Interesse des Verordnungsgebers noch der EU Kommission liegen.</p> <p>b) Artikel 5 des Beschlusses 2011/765/EU ist ausdrücklich als Kann-Bestimmung ausgestaltet. Obwohl diese Vorschrift bislang nicht in nationales Recht umgesetzt wurde, sind auf dem deutschen Markt bislang Nachteile weder in sicherheitlicher Hinsicht noch hinsichtlich des Zugangs zur Ausbildung für Tf oder anderes Personal erkennbar geworden.</p> <p>c) Die im Entwurf vorgesehene Formulierung ist zeitlich auch rückwirkend unbeschränkt. Sie würde somit unter Umständen in Frage stellen, ob die Ausbildung von Tf bzw. anderen Personalen, die durch ein EVU oder EIU ausgebildet wurden und heute bei einem anderen Unternehmen arbeiten oder in Zukunft den Arbeitsplatz wechseln möchten, rechtskonform ausgebildet wurden. Dieser Punkt sollte daher auch im Hinblick auf die nach Art. 12 GG garantierte Berufsfreiheit nochmals einer gesonderten Prüfung unterzogen werden.</p> <p>Sollten Sie unserer Bitte auf Verzicht der Einfügung von § 6 Abs. 4 Satz 3 TfV nicht nachkommen wollen, begründen wir unseren nebenstehenden Alternativvorschlag wie folgt:</p> <p>Eine etwaige einschränkende Ergänzung des § 6 Abs. 4 TfV muss sich in den Gesamtkontext der</p>
--	--	--	--

			<p>Verordnung einordnen. Diese definiert in § 2 Nr. 3 TfV als „<i>Unternehmer' das Unternehmen, das den Triebfahrzeugführer verantwortlich einsetzt.</i>“ Die Art des Vertragsverhältnisses zwischen Unternehmer und Tf wird dort bewusst nicht angesprochen („einsetzt“). Daher darf eine etwaige Ergänzung des § 6 Abs. 4 TfV unseres Erachtens nicht auf das (arbeitsvertragliche) Vertragsverhältnis mit dem „eigenen Personal“ abstellen, sondern sollte den verantwortlichen „Einsatz“ von Personal in Bezug nehmen. Neben einem klassischen Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnis (vulgo „eigenes Personal“) handelt es sich hier z. B. um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von Personal im Rahmen kurzfristiger Kooperationsverkehre (EVU A setzt zeitweise Mitarbeiter von EVU B ein) - Arbeitnehmerüberlassung - Ausbildung von Personalen kurz vor Vertragsübergang an andere EVU - Tf-Anwärter, die ohne Arbeitnehmerstatus über einen Bildungsgutschein gefördert werden - ehrenamtliches Personal. <p>Wir erinnern daran, dass gerade bei einer Arbeitnehmerüberlassung und im Falle von Kooperationsverkehren die (Ergänzungs-)Ausbildung in dem Unternehmen, das die Verkehre durchführt, näher an der betriebsindividuellen Praxis ausgerichtet ist als bei einer davon unabhängigen Ausbildungseinrichtung.</p>
--	--	--	---

			Der hilfsweise vorgeschlagene Satz 4 stellt klar, dass sich die etwaige Einschränkung der Ausbildung durch EVU oder EIU ausschließlich auf zukünftige Ausbildungen erstreckt und auch dann die Anerkennung von Ausbildungen, die in EVU oder EIU erworben wurden, weiterhin möglich bleibt.
6. a)	§ 7 Abs. 1 Satz 3	Der VDV schlägt folgenden Wortlaut für die Neufassung von § 7 Abs. 1 Satz 3 vor: „Die praktische Prüfung besteht aus einer Prüfungsfahrt. Um die Anwendung der Betriebsvorschriften und das Verhalten des Prüflings in besonderen und seltenen Betriebssituationen zu prüfen, können Simulatoren eingesetzt werden.“	Der vom BMDV vorgeschlagene Wortlaut erweitert die Prüfung um einen vierten Bestandteil, nämlich um eine Prüfung unter Einsatz eines Simulators. Damit verbunden ist ein höherer Kosten- und Zeitaufwand, der sachlich nicht gerechtfertigt und auch nicht nach Art. 25 Abs. 6 RL 2007/59/EG vorgesehen ist. Vielmehr stellt diese Vorschrift den Einsatz eines Simulators in das Ermessen der Stelle, welche die Prüfung durchführt (Kann-Bestimmung). Auf die obigen Ausführungen zu § 6 Abs. 3 wird verwiesen.
6. b)	§ 7 Abs. 2 Satz 2 und 3	Wir bitten, nachstehenden Wortlaut umzusetzen: „Die praktische Prüfung muss innerhalb von sechs Monaten nach Bestehen der theoretischen Prüfung erfolgreich abgeschlossen sein. Die zuständige Behörde kann auf Grund außergewöhnlicher oder allgemeiner Umstände Ausnahmen von der Frist nach Satz 2 genehmigen.“	Die heutige Regelung in § 7 Abs. 2 S. 2 TfV (die offenbar nicht geändert werden soll), wonach eine praktische Prüfung innerhalb von sechs Monaten nach Bestehen der theoretischen Prüfung abgelegt sein muss, führt in der Praxis zu Rechtsunsicherheit. Ist damit das erfolgreiche Bestehen gemeint, sollte „abgelegt“ wie nebenstehend durch „ erfolgreich abgeschlossen “ ersetzt werden. Nach bisherigem Wortlaut könnte auch eine praktische Prüfung gemeint sein, die lediglich innerhalb von sechs Monaten nach Bestehen der theoretischen Prüfung „begonnen“ wurde.

			<p>Alternativ fordert der VDV, den Wortlaut von Art. 25 Absatz 6 S. 1 EU-RL 2007/59 wortgleich zu übernehmen („Die Ausbildung wird mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung abgeschlossen.“)</p> <p>Da sich nicht erschließt, weshalb Umstände im Sinne des § 7 Abs. 2 TfV-E außergewöhnlich UND allgemeingültig sein müssen, sollte „und“ durch „oder“ ersetzt werden.</p> <p>Ferner regt der VDV analog § 74 FeV die Aufnahme einer Einzelfallregelung an.</p>
6. c)	§ 7 Abs. 3 Satz 2	<p>Der Referentenentwurf macht folgenden Vorschlag:</p> <p>„Die Prüfung für den Triebfahrzeugführerschein wird durch zwei Prüfer abgenommen.“</p>	<p>Die amtliche Begründung zu § 7 Abs. 3 Satz 2 TfV-E leitet die vorgesehene Änderung aus der Anpassung an die TfpV her.</p> <p>Wir bitten jedoch darum, die Pflicht zum Einsatz von zwei Prüfern aus dem Europarecht herzuleiten. Sollte sich keine europarechtliche Verpflichtung zum Einsatz von zwei Prüfern ergeben, so bitten wir darum, auf die Änderung von § 7 Abs. 3 Satz 2 zu verzichten und zudem die TfpV entsprechend anzupassen.</p> <p>Es erscheint uns geboten, dass hier keine über das Europarecht hinausgehenden Forderungen aufgestellt werden, um deutsche Unternehmen nicht ggü. Mitbewerbern aus anderen EU-Mitgliedsstaaten zu benachteiligen.</p>
7.	§ 7a	<p>Prüfungen werden auf transparente Weise durchgeführt.</p> <p>Abs. 2:</p>	<p>Aufgrund des Sachzusammenhangs empfiehlt der VDV, die Regelungen des neuen § 7a zu einem neuen § 8a Abs. 1 TfpV zu machen und auf eine Regelung in der TfV zu verzichten.</p>

		Die Prüfstelle bzw. der Prüfer veröffentlichen eine Prüfungsordnung.	Unklar ist außerdem, was unter „transparent“ zu verstehen ist. Zur Klarstellung regen wir nebenstehende Formulierung als neuen Abs. 2 an.
8.	§ 8 Abs. 1 Satz 3	<p>Der VDV schlägt folgenden Alternativwortlaut vor:</p> <p>„Die zuständige Behörde richtet ein elektronisches Antragsverfahren ein.“ kann anordnen, dass der Antragsteller seinen Antrag unter Verwendung eines elektronischen Dienstes stellt.</p>	<p>Der VDV befürwortet uneingeschränkt die Digitalisierung aller der TfV zugrunde liegender Prozesse und Verfahren. Hierzu bitten wir, in der Verordnung vor allem die zuständige Behörde zu verpflichten, entsprechende elektronische Verfahren („e-government“) einzurichten.</p> <p>Der VDV sieht in der vorgeschlagenen Änderung, wonach die Nutzung eines „elektronischen Dienstes“ auch verpflichtend von der Behörde vorgeschrieben werden kann, insbesondere für beantragende Einzelpersonen eine unangemessene Einschränkung. Unklar bleibt, was genau hierunter zu verstehen und welcher Zeitrahmen hierfür vorgesehen ist. Abs. 1 ist daher durch den Verordnungsgeber zu konkretisieren. In der amtlichen Begründung sollte dargelegt werden, ob und wie das allg. Verwaltungsrecht die obligatorische Nutzung elektronischer Verfahren vorsieht bzw. vorsehen kann.</p>
10.	§ 10		Die zu § 10 TfV vorgesehenen Änderungen sind eher redaktioneller Art. Wir denken jedoch, dass in § 10 bzw. § 13 TfV ein Regelverfahren zum Informationsaustausch zwischen der zuständigen Behörde und den Unternehmern, die Tf verantwortlich einsetzen, etabliert werden sollte. Eine derartige Regelung könnte die Unternehmer effektiv und rechtssicher in der Erfüllung ihrer

			<p>Sicherheitspflichten unterstützen. Wir verweisen hierzu auch auf die Ausführungen in Kapitel 5.3.1 des Untersuchungsberichtes Nr. 189 der BEU: <i>„Offen und bisher nicht abschließend geklärt ist die Frage, ob und wenn ja wie, Informationen zu Arbeitsfehlern unter Beachtung der Persönlichkeitsrechte der Tf grundsätzlich zwischen EVU auszutauschen sind und wie – im Bedarfsfall – die Rolle der TFS für diese Konstellationen aussehen könnte.“</i></p> <p>Wir unterstellen, dass der Informationsaustausch zu Tf-bezogenen Fragen zwischen Behörde und Unternehmen wie auch ggf. zwischen Unternehmen untereinander durch eine Regelung auf Gesetzes- oder Verordnungsebene die erforderliche Klarheit erfahren könnte. Bei deren Erarbeitung wäre eine Abwägung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes mit den Interessen des Datenschutzes, der Persönlichkeitsrechte des Tf und des Rechts der freien Berufsausübung des Tf vorzunehmen.</p> <p>Aus hiesiger Sicht denkbar sind beispielsweise folgende Varianten denkbar:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Bei Auskünften zum Triebfahrzeugführerscheinregister gemäß § 10 Absatz 3 TfV sollten künftig auch die der zuständigen Behörde bereits vorliegenden Informationen (etwa zu vorangegangenen behördlichen Anhörungen, Entscheidungen,
--	--	--	---

			<p>etc.) vom Auskunftsanspruch umfasst sein. Die Einholung von Auskünften bei der zuständigen Behörde ist bei vielen EVU ein Regelprozess, bevor ein Tf eingesetzt wird.</p> <p>b. Alternativ könnte eine entsprechende behördliche Auskunft bei der Meldung der Aufnahme einer Beschäftigung durch den Unternehmer (§ 13 Absatz 1 TfV) als Rückantwort der zuständigen Behörde an den Unternehmer vorgesehen werden; dies wäre zugleich ein Beitrag zur Prozesssicherheit des im Rahmen eines SMS definierten Risikoprozesses des Unternehmers.</p>
11. c)	§ 11 Abs. 4 Satz 3		<p>Anknüpfend an unsere Hinweise zu Anlage 2 TfV möchten wir bereits an dieser Stelle darauf hinweisen, dass das Verfahren „Eintrag auf der Zusatzbescheinigung“ ein zwischenzeitlich antiquiertes Verfahren ist. Entscheidend für das Handeln des Unternehmers beim Einsatz der Tf ist der Eintrag im Register der Zusatzbescheinigungen. Damit wird zugleich § 47 Abs. 5 EBO Rechnung getragen. Der bloße Eintrag auf der Zusatzbescheinigung selbst hat hingegen vor allem deklaratorischen Charakter und verursacht vermeidbaren, bürokratischen Aufwand.</p>
11. d)	§ 11 Abs. 5	<p>Der Referentenentwurf macht folgenden Vorschlag:</p> <p>„Der Unternehmer hat unverzüglich eine Überprüfung oder eine Untersuchung des</p>	<p>Die Vorgabe, dass der Unternehmer die genannten Überprüfungen oder Untersuchungen anzuordnen hat, ist nicht nötig, da bereits an anderen Stellen hinreichend festgelegt ist, dass diese</p>

		<p>Triebfahrzeugführers nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 4 Satz 1 anzuordnen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Triebfahrzeugführer eine Überprüfung oder eine Untersuchung nach Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 versäumt hat, 2. der Triebfahrzeugführer eine Überprüfung nach Absatz 4 Satz 1 versäumt hat, 3. der Unternehmer Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins hat oder 4. der Unternehmer Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausstellung einer Zusatzbescheinigung hat.“ 	<p>Überprüfungen oder Untersuchungen Grundlage für die Ausstellung der Zusatzbescheinigung sind. Die Vorgabe ist zudem 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 Überprüfungen oder Untersuchungen innerhalb des vorgesehenen Zeitraums bzw. bis zum Ablauf der Gültigkeit des Dokuments nachgeholt werden. Unverzügliches Handeln ist in den meisten Fällen nicht geboten, ebenso wenig wie daraus gefolgerten Meldepflichten an die Behörde. Weshalb der unbestimmte Begriff des „Zweifels“ Meldepflichten auslösen soll, bleibt ebenfalls unbegründet und unklar. Hier ist vor allem der erwartbaren, widersprüchlichen Interpretation von Unternehmen und Aufsichtsbehörde, etwa nach kleineren, aber meldepflichtigen Ereignissen, im Vorfeld entgegenzuwirken. Bereits heute steht es der zuständigen Behörde im Rahmen der Eisenbahnaufsicht frei, in jeden Sachverhalt bei Bedarf und Angemessenheit Einsicht zu nehmen. Die vorgeschlagenen Auslösefaktoren nach Abs. 5 sind daher (ebenso wie die Meldepflichten nach Abs. 6, s.u.) abzulehnen. Beide Mechanismen sind vielmehr im SMS der Unternehmen hinreichend abgebildet.</p>
11. d)	§ 11 Abs. 6	Wir bitten um Streichung dieser neuen Vorschrift.	Wir bitten darum, diese nach unserem Wissen neue Meldepflicht zu streichen. Durch die SMS der Unternehmer sind die geforderten Überprüfungen

		<p>Hilfsweise bitten wir darum, § 11 Absatz 6 um einen neuen S. 2 zu ergänzen: „Die zuständige Behörde richtet eine elektronische Schnittstelle ein, um derartige Meldungen der Unternehmer zu empfangen.“</p>	<p>und deren Ergebnisse hinreichend dokumentiert. Die zuständige Behörde hat im Rahmen ihrer Eisenbahnaufsicht zudem die Möglichkeit, sich anlassbezogen über den Stand der Überprüfungen einzelner Tf zu informieren.</p> <p>Hilfsweise sollte, anknüpfend an unseren Hinweis zu § 8 Abs. 1 Satz 3 TfV-E, die zuständige Behörde verpflichtet werden, ein elektronisches Verfahren zum Datenaustausch einzurichten s.o.</p> <p>Nach § 20 Abs. 1 Nr. 7. TfV-E handelt ordnungswidrig, wer <i>„entgegen § 11 Absatz 6 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht“</i>. Der Verordnungsgeber misst derartigen Meldungen offensichtlich eine große Bedeutung bei. Wir bitten darum, dass in der amtlichen Begründung der Grund hierfür hergeleitet wird. Ferner sollte die Zahl der pro Jahr zu erwartenden Meldungen und der dafür erforderliche Aufwand auf Unternehmens- und Behördenseite dargestellt werden (für Meldungen in schriftlicher wie elektronischer Form).</p>
--	--	--	---

12. b)	§ 12 Abs. 1	<p>Wir regen folgenden Wortlaut an:</p> <p>„Ergeben sich aus einer den Überprüfungen oder einer Untersuchung Zweifel an der Befähigung eines Triebfahrzeugführers, darf der Unternehmer ihn erst dann wieder einsetzen, wenn die Zweifel durch eine erneute Überprüfungen oder eine erneute Untersuchung ausgeräumt sind.“</p>	<p>Hier ist eine qualitative Verschärfung vorgesehen: Hatte der Unternehmer bisher nur Erkenntnisse aus „den Überprüfungen“ der Tf auszuwerten, so sollen nun bereits Zweifel aus „einer Überprüfung“ dazu führen, den Tf nicht weiter einzusetzen. Wir halten diese Änderung für überzogen. Die amtliche Begründung gibt keine Erläuterungen für die Hintergründe dieser Verschärfung.</p> <p>In dem nach § 11 Abs. 2 TfV (neu § 11 Abs. 4 TfV-E) eingerichteten Verfahren legt der Unternehmer ein Verfahren für die Überprüfungen, einen Bewertungsmaßstab und auch ein Verfahren zur Erkennung von Mängeln in der Qualifikation des Tf fest. Diese Bestimmungen sind ausreichend und abschließend. Ein Eingriff in das SMS des Unternehmers durch die Verordnung ist daher nicht sachgerecht.</p>
12. b)	§ 12 Abs. 3	<p>Wir regen folgende Modifizierung des BMDV-Änderungsvorschlages an:</p> <p>„Ein Unternehmer hat die zuständige Behörde unverzüglich zu unterrichten, wenn er Kenntnis davon hat, dass ± ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins nicht mehr erfüllt. oder <u>2. eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Monaten vorliegt.</u> Die zuständige Behörde entscheidet, ob der Triebfahrzeugführerschein ausgesetzt oder</p>	<p>Der Einsatz von Tf erfolgt eigenverantwortlich durch den Unternehmer. Dabei ist es nach der Verordnung zulässig und im Übrigen in der Praxis bewährt und erforderlich, dass Triebfahrzeugführer gültige Zusatzbescheinigungen, die von unterschiedlichen Unternehmern ausgestellt wurden, zeitgleich halten.</p> <p>Die Schutzziele des § 12 Abs. 3 Nr. 1 TfV-E werden erst dann vollständig erreicht, wenn nicht die Behörde, sondern auch alle Unternehmer, von denen der Tf eine (noch) gültige Zusatzbescheinigung hält, unterrichtet werden.</p>

		<p>entzogen wird und unterrichtet unverzüglich alle Unternehmer, von denen der Tf eine gültige Zusatzbescheinigung hält.“</p>	<p>Aus diesem Grunde sollte unseres Erachtens spiegelbildlich auch eine Informationspflicht der Behörde „unverzüglich gegenüber dem Unternehmer“ vorgesehen werden.</p> <p>Obgleich § 12 Abs. 3 Nr. 2 TfV-E eine wortgleiche Verlagerung der bislang in § 12 Abs. 1 Satz 2 enthaltenen Meldepflicht ist, möchten wir dennoch die vollständige Streichung dieser Regelung vorschlagen, da die Unterrichtungspflicht nach Nr. 2 keine sicherheitsrelevante Konsequenz entfaltet.</p> <p>An dieser Stelle möchten wir (wie auch bereits in unserer Stellungnahme vom 22.10.2010) den sachlichen Hintergrund dieser Regelung hinterfragen: Im Zusammenwirken in der Arbeits- und Urlaubsdisposition oder z. B. infolge Elternzeit können Zeiträume entstehen, die über drei Monate andauern, in denen ein Tf nicht oder nicht als Tf arbeitet, ohne dass dies besondere Konsequenzen hätte. Alle Fristen und Regelungen zur Tauglichkeit und zum Kompetenzmanagement laufen in dieser Zeit selbstverständlich weiter.</p> <p>Kann ein Tf aufgrund von Arbeitsunfähigkeit drei Monate nicht eingesetzt werden, ist dies der zuständigen Behörde zu melden. Weder der Richtlinie 2007/59/EG noch der amtlichen Begründung ist ein Hinweis darauf zu entnehmen, welchem Zweck die Unterrichtung der zuständigen Behörde über die Arbeitsunfähigkeit des</p>
--	--	--	--

			<p>Triebfahrzeugführers dienen soll. Insbesondere löst eine solche Information bei der zuständigen Behörde keine Handlungspflichten aus. Zudem ist auch eine spätere „Gesundmeldung“ nicht gefordert; mithin sind im Register der zuständigen Behörde möglicherweise Tf als „krank“ gemeldet, die bereits wieder im Einsatz sind.</p> <p>Es wäre daher wünschenswert, wenn den Unternehmen in der amtlichen Begründung der Zweck ihres Tätigwerdens erläutert wird. Ergänzend fragen wir, welche Erkenntnisse die zuständige Behörde aus den seit Inkrafttreten der TfV eingehenden Meldungen nach § 12 Abs. 1 Satz 2 TfV gezogen hat.</p> <p>Nach mittlerweile langjähriger Praxis in der Anwendung der TfV hat sich eine länger als drei Monate andauernde Arbeitsunfähigkeit aus Sicht der Unternehmen <u>nicht</u> als geeignetes Beurteilungskriterium für die Einsatzfähigkeit eines Tf erwiesen, da diese Abwesenheitsdauer regelmäßig bei zahlreichen Krankheitsbildern, die in den meisten Fällen keinen nachhaltigen Einfluss auf die Tauglichkeit des Tf haben, erreicht bzw. überschritten wird. Folglich führt eine erneute Tauglichkeitsuntersuchung regelmäßig zu keinem Gewinn an Information oder Erkenntnis. Für den Kreis der Tf mit höherem Lebensalter, welcher eher unter chronischen oder ernsthafteren</p>
--	--	--	--

			<p>Krankheitsbildern leidet, sind in der TfV bereits kurze Untersuchungsabstände vorgesehen.</p> <p>Betreffend etwaiger Zweifel am Fortbestehen der Tauglichkeit des Tf ist § 12 Abs. 1 TfV-E abschließend.</p>
13.	§ 13 Abs. 2 Satz 2	<p>Wir regen eine Ergänzung des vorgeschlagenen § 13 Abs. 2 Satz 2 wie folgt an: „In diesem Fall händigt er dem Triebfahrzeugführer auf dessen Wunsch innerhalb von vier Wochen nach Ende des Beschäftigungsverhältnisses einen Nachweis einer Zusatzbescheinigung nach Anlage 12 sowie sämtliche Nachweise ... seiner Berufserfahrung und seiner beruflichen Befähigung aus.“</p>	<p>Es ist ausreichend, wenn die Aushändigung des Nachweises der Zusatzbescheinigung nach Anlage 12 auf Wunsch des Tf erfolgt. Der Fall, dass der Tf den Nachweis nicht benötigt (z. B. wenn die Tf-Eigenschaft nicht fortgesetzt wird oder der Tf innerhalb eines Konzerns das Unternehmen wechselt) ist recht häufig.</p>
14.	§ 14 Abs. 2 Nr. 1	<p>Der VDV bittet, nachstehenden Wortlaut zu übernehmen:</p> <p>1. pädagogisch geeignet ist über die erforderlichen pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt.</p>	<p>Die pädagogische Eignung kann in einem Feststellungsgespräch überprüft werden, Kenntnisse und Fähigkeiten hingegen sind i.d.R. durch geeignete Dokumente nachzuweisen. Dies ist jedoch meist schwer möglich, insbesondere bei den heute tätigen Ausbildern. Hier handelt es sich oft um fachliche erfahrene Tf, die jedoch regelmäßig über keine pädagogische Laufbahn oder entsprechende Ausbildung verfügen. Für das Fachgebiet "Pädagogik" ist es schwierig, geeignete Seminare zur pädagogischen Weiterbildung der Ausbilder zu finden. Zudem ist der Bestandsschutz für bereits tätige TfV-Ausbilder zu klären. § 14 gilt gleichfalls für die Fortbildung.</p>

14.	§ 14 Abs. 2 Nr. 4 (betrifft auch § 14 Abs. 3 Nr. 3)	<p>Die vorgeschlagene Neufassung von § 14 Abs. 2 Nr. 4 ist wie folgt weiter zu modifizieren:</p> <p>„4. für die praktische Fahrausbildung Triebfahrzeugführer mit mindestens dreijähriger Berufserfahrung innerhalb der letzten zehn Jahre ist“ sowie einen Triebfahrzeugführerschein und eine Zusatzbescheinigung besitzt, die den Gegenstand der Ausbildung abdeckt,</p>	<p>Für bestimmte praktische Teile der Ausbildung (bspw. Fahrzeugtechnik) ist es nicht zwingend erforderlich, dass der Ausbilder selbst Triebfahrzeugführer ist:</p> <p>Die Forderung, dass für die praktische Ausbildung der Ausbilder „einen Triebfahrzeugführerschein und eine Zusatzbescheinigung besitzt, die den Gegenstand der Ausbildung abdeckt“, würde zum Stillstand bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems führen, da bei neu entwickelten Verfahren und Fahrzeugen zunächst kein Ausbilder bzw. keine Ausbildungsorganisation diese Voraussetzung erfüllt. Bediener von Simulationen bei der praktischen Ausbildung müssten zudem immer Tf sein. Beides kann nicht im Sinne des Verordnungsgebers sein.</p> <p>Wir möchten ferner darauf hinweisen, dass die vorgesehene Neuformulierung mit mindestens dreijähriger Berufserfahrung innerhalb der letzten zehn Jahre nicht konsistent ist mit der Forderung, eine aktuell gültige Zusatzbescheinigung zu besitzen: Dies ist nur möglich, wenn die Person aktuell als Tf tätig ist.</p> <p>Die vorgesehene Forderung nach einer gültigen Zusatzbescheinigung würde zudem das Reservoir der für die Tätigkeit als Ausbilder in Frage kommenden Personen deutlich einschränken, da es derzeit durchaus gängige Praxis ist, dass Personen,</p>
-----	---	--	---

			<p>die z. B. als Tf nicht mehr tauglich sind, als Ausbilder tätig werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollte für heute anerkannte Personen auch im Hinblick auf Art. 12 GG geprüft werden, wie diese Personen ihre heute ausgeübte Tätigkeit weiter ausüben können.</p>
14.	§ 14 Abs. 2 Nr. 5	<p>Der Referentenentwurf sieht folgenden Wortlaut vor:</p> <p>„5. über folgende Sprachkenntnisse verfügt: a) für die allgemeine Sprachausbildung mindestens über die allgemeinen Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen, b) für die eisenbahnspezifische Sprachausbildung mindestens über die besonderen eisenbahnbezogenen Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen,“</p>	<p>Die neu gefasste Ziffer 5 a und b enthält keinen klarstellenden Hinweis darauf, wie die Sprachkenntnisse nachzuweisen sind. Hierzu sollte in der amtlichen Begründung erläutert werden, dass dieser Nachweis auf verschiedenen Wegen, z. B. durch einen Schulabschluss in der entsprechenden Sprache oder ein Sprachzertifikat erbracht werden kann. Ein Hinweis auf eine offizielle Website, die die verschiedenen Nachweise darstellt und insbesondere auch die Einstufung der Fremdsprachenausbildung (Schule oder Studium) in den Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen darstellt, wäre hilfreich.</p>
14.	§ 14 Abs. 2 Nr. 8	<p>Der Referentenentwurf sieht folgenden Wortlaut vor:</p> <p>„8. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt, mit dem sichergestellt wird, dass die Ausbildung den Anforderungen nach § 6 genügt,“</p>	<p>Das Ziel der Bestimmung ist, dass um Anerkennung ersuchende Personen eine Ausbildung organisieren, die den Anforderungen nach § 6 genügt. Es ist dabei jedoch deutlich über das Ziel hinaus geschossen, hierzu auf die in der amtlichen Begründung angeführten Normen (ISO bzw. DIN) zu referenzieren und dies ebenso für Einzelpersonen zu fordern.</p>

			<p>Wir fragen an, worin das BMDV den Nutzen eines solchen Qualitätsmanagementsystems für einen Ausbilder als Einzelpersonen sieht: Bei einer Einzelperson fehlt es bereits an der Eigenschaft einer Organisation. 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 5 Jahre die Pflicht, seine Tätigkeit ggü. der Behörde darzulegen. Die Forderung eines Qualitätsmanagementsystems an eine Einzelperson birgt die Gefahr, das Anerkennungsverfahren über Gebühr zu formalisieren, auf eine vorgelegte Dokumentation zu reduzieren und die tatsächlich vorhandene Kompetenz und praktische Tätigkeit der Einzelperson zu ignorieren.</p> <p>Es besteht ferner zu erwarten, dass bei der weiter um sich greifenden Bürokratisierung der Anerkennungsverfahren die Bereitschaft von Einzelpersonen, sich dem Anerkennungsverfahren zu unterziehen, weiter sinken wird – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Anzahl der Ausbildungsangebote.</p> <p>In der amtlichen Begründung sollte ergänzt werden, dass auch die Bestellung als Betriebsleiter nach der EBV hier als Regelnachweis möglich ist.</p>
--	--	--	--

14.	§ 14 Abs. 2 Satz 2	„Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach S. 1 Nummer 10 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend“: Der VDV fordert, diesen Satz zu streichen.	Auf die Begründung zu § 5 Abs. 2 wird verwiesen.
14.	§ 14 Abs. 3 Satz 2	„Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach S. 1 Nummer 8 gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend“: Der VDV fordert, diesen Satz zu streichen.	Auf die Begründung zu § 5 Abs. 2 wird verwiesen.
	§ 14a Abs. 4	Der VDV fordert, diesen Absatz zu streichen.	Es dürfen lediglich formale Anforderungen und behördeninterne Verfahrensfragen ohne Außenwirkung durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt werden. Materiell-rechtliche Anforderungen an den Antrag sind in der TfV selbst zu regeln, die der Antragsteller beachten und nachweisen muss.
	§ 14c Abs. 1	Wir bitten um Präzisierung wie folgt: „Die zuständige Behörde kann Personen und Stellen als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse <u>nur</u> für <u>solche</u> Infrastrukturen anerkennen, <ul style="list-style-type: none"> a. die sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden, b. der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet und c. der Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken im benachbarten 	Die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet werden von der DB Netz AG nach deren Regularien betrieben. Die von Art. 10 Abs. 8 Satz 5 der RL (EU) 2016/798 erfassten Infrastrukturen fallen nach EU-Recht in den Geltungsbereich einer für Deutschland gültigen Sicherheitsbescheinigung.

		Ausland, welche von Art. 10 Abs. 8 Satz 5 der RL (EU) 2016/798 erfasst sind.“	
	§ 14d		Vgl. vorstehende Anmerkungen des VDV zu §§ 14 - 14c: diese gelten analog
14.	§ 15 Abs. 2 Nr. 2	Der Referentenentwurf sieht folgenden Wortlaut vor: „2. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt,“	In der amtlichen Begründung sollte ergänzt werden, dass auch die Bestellung als Betriebsleiter nach EBV hier als Regelnachweis möglich ist. Vgl. i.ü. Anmerkungen zu § 14 Abs. 2 Nr. 8 TfV. Die Anforderung an ein Qualitätsmanagementsystem wird ohne sachliche Begründung vollständig neu eingeführt. Wir fragen an, welche Erkenntnisse über „schlechte“ Prüfungen vorliegen, und wie hoch der Anteil derartiger Fälle im Vergleich der Gesamtzahl der durchgeführten Prüfungen ist. Mithin: Wir stellen in Zweifel, ob die Einführung dieses neuen Kriteriums verhältnismäßig ist.
	§ 15 Abs. 2 Nr. 4	Es sollte der bisherige Wortlaut verbleiben: 4. <u>geistig und körperlich für die Mitwirkung im Prüfungswesen geeignet ist</u> 4. über die körperlichen Voraussetzungen und die pädagogischen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Mitwirkung im Prüfungswesen verfügt,	Im Rahmen der Prüfung sind Führungs- und Sozialkompetenz erforderlich, jedoch keine pädagogischen Fähigkeiten.
	§ 15 Abs. 2 Nr. 5 b)	Wir regen an, den bisherigen Wortlaut des § 15 Abs. 1 Nr. 2 d) bb) nicht zu ändern.	Die geforderten Zeiten „mit einer Dauer von insgesamt mindestens einem Jahr“ sind in sicherheitsrechtlicher Hinsicht unbegründet,

			<p>unverhältnismäßig und mit Blick auf § 15 Abs. 2 Nr. 5 c) und d) willkürlich.</p> <p>Eine Reduzierung auf eine „berufliche“ Tätigkeit ist allenfalls deklaratorisch und nicht sachgerecht. Sie berücksichtigt zudem keine ehrenamtliche Durchführung von historischen und touristischen Verkehren auf Basis einer Sicherheitsbescheinigung.</p>
	§ 15 Abs. 2 Nr. 5 c)	<p>Der VDV bittet um folgenden Wortlaut:</p> <p>„eine berufliche Tätigkeit als Eisenbahnbetriebsleiter bestellt und von der zuständigen Behörde bestätigt ist oder“</p>	<p>Die Tätigkeit des Eisenbahnbetriebsleiters ist in der EBV abschließend spezialgesetzlich geregelt. Es kommt auf die Bestellung und Bestätigung als EBL an, nicht auf die (vertragliche) Art seiner Tätigkeit.</p>
14.	§ 15 Abs. 2 Nr. 5 d)	<p>Der (neue) Zusatz „beruflich“ ist zu streichen.</p>	<p>Eine Reduzierung auf eine „berufliche“ Tätigkeit ist allenfalls deklaratorisch und nicht sinnvoll.</p>
	§ 15 Abs. 2 Nr. 6	<p>Wir regen folgende Klarstellung an:</p> <p>„6. als Prüfer der praktischen Fachkenntnisse für die praktische Prüfungsfahrt“</p>	<p>Ausweislich der amtlichen Begründung soll die hier vorgesehene Änderung der Umsetzung des Art. 8 Abs. 2 des Beschlusses 2011/765/EU dienen. Wir sehen unsere Änderungsbitte als europarechtskonform an, da diese Bestimmung von der „praktischen Prüfung an Bord von Zügen“ spricht.</p> <p>Für die praktische Prüfungsfahrt sind die hier geforderten Eigenschaften erforderlich, nicht jedoch für die Prüfung aller praktischen Fachkenntnisse.</p> <p>Wir weisen ferner darauf hin, dass der Erhalt der Kompetenz eines Prüfers in § 15 Abs. 2 Nr. 9 TfV-E geregelt ist, eine Doppelregelung ist nicht erforderlich.</p>

	§ 15 Abs. 2 Nr. 7	<p>Der Referentenentwurf sieht vor:</p> <p>„7. über Sprachkenntnisse auf dem Niveau B 2 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen verfügt,“</p>	<p>Es fehlt ein gesetzlicher Hinweis, um das geforderte Sprachniveau pragmatisch nachzuweisen (vgl. Anm. zu § 14 Abs. 2 Nr. 5). Hierzu sollte in der amtlichen Begründung erläutert werden, dass dieser Nachweis auf verschiedenen Wegen, z. B. durch einen Schulabschluss in der entsprechenden Sprache oder ein Sprachzertifikat erbracht werden kann. Ein Hinweis auf eine offizielle Website, die die verschiedenen Nachweise darstellt und insbesondere auch die Einstufung der Fremdsprachenausbildung in Schule oder Studium in den Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen darstellt, wäre hilfreich.</p>
	§ 15 Abs. 2 Satz 2; § 15 Abs. 3 Satz 2	<p>„Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach S. 1 Nummer ... gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend“:</p> <p>Der VDV fordert, diesen Satz jeweils zu streichen.</p>	<p>Auf die Begründung zu § 5 Abs. 2 wird verwiesen.</p>
14.	§ 15a Abs. 3; § 15b Abs. 1	<p>Der VDV fordert, die genannten Absätze zu streichen.</p>	<p>Die Anforderungen der genannten Absätze stellen einen bürokratischen Aufwand ohne erkennbaren Mehrwert dar.</p> <p>Die amtliche Begründung führt die „Echtheits- und Gültigkeitsfeststellung“ als Begründung für diese Regelung an. Wir ziehen dazu in Zweifel, dass dazu bei Antragstellung die Prüfer und Prüfstätten benannt werden müssen. Durch die in § 15 Abs. 2 Nr. 2 und 12 bzw. Abs. 3 Nr. 2 und 5 TfV-E dargelegten Regelungen wird bereits sichergestellt, dass die anerkannten Prüfer bzw. Prüfungsstellen nur korrekte Prüfungsbescheinigungen erstellen.</p>

			<p>Sollte die zuständige Behörde daran im Einzelfall berechtigte Zweifel haben, kann Sie im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (§ 5 Abs. 1e AEG i. V. m. § 5a AEG) von dem jeweiligen Prüfer bzw. der jeweiligen Prüfungsstelle die erforderlichen Informationen einholen.</p> <p>Zudem ist der Begriff „Prüfstätte“ nicht definiert. Jegliche im praktischen Eisenbahnbetrieb stattfindende Prüfung kann grundsätzlich an jeder Stelle des deutschen Eisenbahnnetzes stattfinden, an denen die örtlichen Verhältnisse den zu prüfenden Betriebsverfahren usw. entsprechen.</p>
§ 15c Abs. 1		<p>Wir bitten um Präzisierung wie folgt:</p> <p>Die zuständige Behörde kann Personen und Stellen als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für den Teilbereich infrastrukturbezogene Fachkenntnisse nur für solche Infrastrukturen anerkennen,</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden, b. der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet und c. der Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken im benachbarten Ausland, welche von Art. 10 Abs. 8 Satz 5 der RL (EU) 2016/798 erfasst sind. 	<p>Die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet werden von der DB Netz AG nach deren Regularien betrieben.</p> <p>Die von Art. 10 Abs. 8 Satz 5 der RL (EU) 2016/798 erfassten Infrastrukturen fallen nach EU-Recht in den Geltungsbereich einer für Deutschland gültigen Sicherheitsbescheinigung.</p>

	§ 16 Abs. 2 Satz 2; § 16 Abs. 3 Satz 2; § 16 Abs. 4 Satz 2	„Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach S. 1 Nummer ... gilt § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechend“: Der VDV fordert, diesen Satz jeweils zu streichen.	Auf die (teils analoge) Begründung zu § 5 Abs. 2 wird verwiesen.
	§ 16 Abs. 2 Nr. 4; § 16 Abs. 3 Nr. 4	Vorgeschlagen wird im Referentenentwurf: „4. über ein dem Qualitätsmanagementsystem vergleichbares Verfahren verfügt.“	Auf unsere Ausführungen zu § 14 Abs. 2 Nr. 8 wird verwiesen. Die Erhöhung der Anforderungen an anerkannte Ärzte und Psychologen wird auch hier zu Kostensteigerungen führen, ohne dass ein Nutzen erkennbar ist. Gerade bei Ärzten und Psychologen, bei denen Untersuchungen von Tf nur einen Teil ihrer Tätigkeit ausmachen, dürfte zudem die Bereitschaft sinken, das Anerkennungsverfahren zu durchlaufen. Der Branche werden dadurch notwendige Ressourcen entzogen.
14.	§ 16a Abs. 2	„Ist der Antragsteller eine Stelle, so gibt diese im Antrag die für sie tätigen Ärzte und Psychologen und die von ihr betriebenen Niederlassungen an.“: Dieser Satz ist zu streichen.	Die amtliche Begründung führt die „wirksame Durchführung der Eisenbahnaufsicht“ als Begründung für diese Regelung an. Wir ziehen in Zweifel, dass dazu bei Antragstellung die Niederlassungen benannt werden müssen. Durch die in § 16 Abs. 4 Nr. 3 und Absatz 5 TfV-E dargelegten Regelungen wird bereits sichergestellt, dass die anerkannten Stellen korrekt handeln. Sollte die zuständige Behörde daran im Einzelfall berechnete Zweifel haben, kann Sie im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (§ 5 Abs. 1e AEG i. V. m. § 5a AEG) von der jeweiligen Stelle die erforderlichen Informationen einholen.
	§ 16a Abs. 3	Der Referentenentwurf sieht vor:	Es dürfen lediglich formale Anforderungen und behördeninterne Verfahrensfragen ohne

	<p>„Nähere Anforderungen an den Antrag auf erstmalige Anerkennung und auf Verlängerung der Anerkennung als Arzt oder Psycho-loge oder als zuständige Stelle für die Durch-führung von Untersuchungen nach Anlage 4 Unterabschnitt 2.1, 2.2, 3.1 oder 3.2 regeln Verwaltungsvorschriften.“</p>	<p>Außenwirkung durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt werden. Materiell-rechtliche Anforderungen an den Antrag sind in der TfV selbst zu regeln, die der Antragsteller beachten und nachweisen muss.</p>
§ 17 Abs. 2 Satz 2	<p>„Personenbezogene Daten werden nur veröffentlicht, wenn eine entsprechende Einwilligung vorliegt.“:</p> <p>Der VDV bittet, diesen Satz zu streichen.</p>	<p>Das Interesse des Sektors an vollständiger Transparenz überwiegt das persönliche Interesse der Betroffenen am Schutz ihrer personenbezogenen Daten. Es ist erforderlich, dass zumindest der Name und die Anschrift der anerkannten Personen sowie die (Teil-)Bereiche und Sprache(n), auf die sich die Anerkennung bezieht, veröffentlicht werden. Es erscheint geboten und gerechtfertigt, von einer Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung auszugehen, die entweder für die Wahrnehmung einer Aufgabe im öffentlichen Interesse liegt (Art. 6 Abs. 1 lit. e) DSGVO) oder jedenfalls im berechtigten Interesse des für die Datenverarbeitung Verantwortlichen (Art. 6 Abs. 1 lit. f) DSGVO).</p>
§ 17 Abs. 7	<p>„Die anerkannte Person und die anerkannte Stelle sind verpflichtet, jede Änderung der im Antrag gemachten Angaben der zuständigen Stelle auf Verlangen unverzüglich mitzuteilen.“</p> <p>Der VDV bittet, diese Vorschrift zu streichen, alternativ durch „auf Verlangen“ zu ergänzen.</p>	<p>Die Vorschrift schafft keinen Mehrwert und ist nicht erforderlich.</p>

14.	§ 18 Abs. 3	Wir stellen das Erfordernis dieser Regelung in Frage.	<p>Wir stellen das Erfordernis dieser Regelung in Frage, denn § 5 Abs. 1e AEG regelt die Überwachung bereits abschließend und spezialgesetzlich wie folgt:</p> <p><i>„Dem Bund obliegen für die Eisenbahnen im übergeordneten Netz, für die Halter von hierauf verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen, für die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen und für die sonstigen Verantwortlichen im übergeordneten Netz</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>4. die Eisenbahnaufsicht, (...)</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>8. die Erteilung, Aussetzung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen und die Überwachung des Fortbestehens der Erteilungsvoraussetzungen;</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>10. das Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters;</i></p> <p><i>11. die Anerkennung oder Zulassung von</i></p> <p><i>a) Ärzten und Psychologen zur Tauglichkeitsuntersuchung und</i></p> <p><i>b) Prüfern</i></p> <p><i>für die Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen und Zusatzbescheinigungen und deren Überwachung sowie die Führung jeweils eines Registers hierüber;</i></p> <p><i>(...)</i>“</p>
-----	-------------	---	--

			Diese gesetzliche Regelung sollte somit alle von der TfV erfassten Stellen und Personen und deren Tätigkeit bereits identisch erfassen.
16.	§ 19a Abs. 3	„Einzelheiten über die Wiedererlangung des Triebfahrzeugführerscheins regeln Verwaltungsvorschriften.“	§ 19a Abs. 3 ist mit Blick auf dessen hohe Relevanz deutlich zu unbestimmt. Zudem sind unter Rechtsstaatsgesichtspunkten verfahrenstechnische wie materiell-rechtliche Einzelheiten nicht in einer Verwaltungsvorschrift zu regeln, sondern bedürfen mindestens einer einfachgesetzlichen Grundlage.
	§ 19b Abs. 3 § 19c Abs. 3		Die nach § 19 b Abs. 3 und § 19 c Abs. 3 mögliche Untersagung bezieht sich u. E. jeweils gesamthaft auf diese Fälle: <ul style="list-style-type: none"> a. auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, b. auf deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet und c. auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken im benachbarten Ausland, welche von Art. 10 Abs. 8 Satz 5 der RL (EU) 2016/798 erfasst sind.
	§ 20 Abs. 1 Nr. 6; 7; 8; 9; 10; 11; 14	Die nebenstehend genannten Ziffern sind zu streichen.	Wir schlagen die Streichung der genannten Tatbestände aufgrund einer Verletzung des Übermaßverbots vor.
18.	§ 21 Abs. 3 und 4		§ 21 Abs. 3 und 4 ist die Konsequenz aus der erstmals eingeführten Befristung der Anerkennung von Ärzten und Psychologen. Mit Blick auf den Bestandsschutz einer ursprünglich unbefristet erteilten Anerkennung und dem dadurch geschaffenen Vertrauen, als Arzt oder Psychologe unbeschränkt tätig bleiben zu können, bitten wir das BMDV um Prüfung, ob eine Befristung bereits

			erteilter Anerkennungen allein durch eine Verordnung möglich ist.
	Anlage 2	<p>In Anlage 2 TfV sollten aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Möglichkeit, die Zusatzbescheinigung auf handelsüblichem Papier (z. B. 80 g/m²) in handelsüblichem Format (DIN A4) auszudrucken oder b) die Möglichkeit, dem Tf die Zusatzbescheinigung auf einem elektronischen Lesegerät zu übermitteln. 	<p>Die Register der Zusatzbescheinigungen werden heute bereits überwiegend elektronisch geführt. Das Erstellen der Zusatzbescheinigungen in Papierform ist nicht mehr zeitgemäß und stellt einen hohen, jedoch vermeidbaren bürokratischen Aufwand dar. Da jeder Einsatz eines Tf immer durch einen klar definierten Unternehmer erfolgt, kann die zuständige Behörde bei Kontrollen im Rahmen der Aufsicht die Identität des Tf zweifelsfrei feststellen, die Zusatzbescheinigung in Papierform oder elektronischer Form einsehen und gleichzeitig bei demjenigen Unternehmen, das die Zusatzbescheinigung ausgestellt hat, in Zweifelsfällen einen Datenabgleich vornehmen.</p>
	Anlage 3	Hier ist eine Klarstellung des Geltungsbereiches erforderlich.	<p>Der vorläufige Führerschein muss einsetzbar sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, b. auf deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet und c. auf Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken im benachbarten Ausland, welche von Art. 10 Abs. 8 Satz 5 der RL (EU) 2016/798 erfasst sind.
	Anlage 4, Nr. 1.3 Buchstabe d)		<p>In Punkt 1.3 lit. d) der Anlage 4 TfV-E wird von „chronischer Sprachstörung“ gesprochen.</p> <p>Gemeint ist sicher eine gestörte Artikulation. Es geht also um das Sprechen und nicht um die Sprache. Wir sprechen hier also von einer Sprechstörung. Besser</p>

			<p>wäre eine Formulierung, die sich auf den gestörten Sprechfluss bezöge. Das ist deshalb wichtig, weil es neurologische Erkrankungen gibt, die zu einer Störung des Sprachverständnisses und/oder auch der richtigen Anwendung der Sprache führen – in Abgrenzung zu Erkrankungen, welche die Sprechmotorik als solche beeinflussen.</p> <p>Wir haben diese Hinweise von arbeitsmedizinischer Seite erhalten und bitten das BMDV um weitergehende Klärung.</p>
	Anlage 5 und Anlage 6		<p>Wir fragen an, warum und nach welchen Kriterien, das BMDV die vorgeschlagenen Änderungen der Anlagen 5 und 6 erarbeitet hat.</p> <p>Jegliche Änderungen, die über die Regelungen des EU-Rechts hinausgehen, sollten klar hergeleitet und begründet werden. Bezüglich der im Entwurf verwendeten Inhalte und Formulierungen bestehen seitens der Unternehmen diverse Fragen.</p> <p>Wir bitten darum, dass sich die seit mehreren Jahren ruhende „Arbeitsgruppe Tfv“ beim BMDV der Thematik annimmt, einen praxismgerechten Vorschlag zur Aktualisierung der Anlagen 5 und 6 zu erarbeiten. Erst danach wäre zu entscheiden, ob und in welchem Umfang Anlagen 5 und 6 zu überarbeiten sind.</p>

			In diesem Zusammenhang könnte im Übrigen auch zu einer einheitlichen Prüfungsbescheinigung für die Zusatzbescheinigung beraten werden.
26. b)	Anlage 8 Nr. 1	<p>Wir regen folgende Modifizierungen an:</p> <p>a) <u>„Wiedergabe unterschiedlicher Signalsysteme, insbesondere des Haupt-/Vorsignal- und Kombinations-Signalsystems und des Europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS der für die jeweilige Ausbildung erforderlichen Systeme,“</u></p> <p>c) Simulation außergewöhnlicher Situationen, wie beispielsweise Betriebsgefahren, Störungen, Defekte,</p>	<p>Die vorgeschriebene Ausstattung der Simulatoren gemäß Anlage 8 sollte sachgerecht dem Einsatzbereich der Tf entsprechen. Die Ausstattung von Simulatoren mit Signal- oder Sicherungssystemen, welche die auszubildenden Tf gar nicht anwenden, bringt keine Vorteile. Für Tf, die nur Klasse A im Rangierdienst, im Zugleitbetrieb oder auf speziellen Triebfahrzeugen wie z. B. Splittergattungen oder Baumaschinen unterwegs sind, sind die angesprochenen Simulatoren ebenfalls nicht verwendbar.</p> <p>Wir merken an, dass unklar ist, was mit der Verwendung des Begriffes „Fortbildung“ in Anlage 8 gemeint ist: Die regelmäßige Fortbildung zum Erhalt der vorhandenen Kompetenzen 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?</p> <p>Es ist ferner nicht nachvollziehbar, warum der Simulator zwingend mit dem europäischen</p>

			<p>Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgerüstet sein muss, wenn die Tf nicht für ETCS ausgebildet sind oder dafür ausgebildet werden sollen. Die Ausrüstung der Simulatoren sollte generell auf die Ziele der Ausbildung ausgerichtet sein.</p> <p>Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass die vom BMDV offensichtlich angestrebte Ausweitung des Einsatzes von Simulatoren besonders dann schnell erreicht werden kann, wenn die vorhandenen Geräte weiter verwendet werden können. Nicht alle heute bereits im Einsatz befindlichen Simulatoren erfüllen jedoch alle in Anlage 8 lit. a) bis e) genannten Voraussetzungen.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p>Zu Buchstabe a) merken wir an, dass nicht alle Simulatoren mit allen Signalsystemen, geschweige denn mit ETCS ausgerüstet sind.</p> <p>Zu Buchstabe b) merken wir an, dass 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“ heute nur auf einem Teil der vorhandenen Simulatoren abbildbar ist.</p>
--	--	--	--

			<p>Buchstabe c) erscheint unter Arbeitsschutzgesichtspunkten nicht vertretbar, eine in Ausbildung befindliche Person oder einen Prüfling vorhersehbar mit einer „Betriebsgefahr“ – mithin z. B. einer Kollision oder einem Personenunfall – zu konfrontieren. Damit einhergehende Schockzustände bzw. traumatische Belastungen können auch am Simulator nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Zu Buchstabe e) halten wir die Forderung nach einem realitätsnahen Führerstand für überzogen. Ein realitätsnahes Führerpult erscheint hier völlig ausreichend. Aber selbst dieses ist bei der Vielzahl an möglichen Führerpultkonstruktionen von Schienenfahrzeugen alleine in Deutschland ein schwieriges Unterfangen.</p> <p>Die Ausführungen in der amtlichen Begründung legen nahe, dass nur „mobil Fahrtrainer“ oder „Full Mission (FM)-Simulatoren“ die in Anlage 8 TfV-E beschriebenen Anforderungen erfüllen. Wie oben dargestellt, sehen wir die Notwendigkeit, den Technikeinsatz offen zu gestalten.</p>
--	--	--	---

Zu Artikel 2 – Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung

	§§ 9; 10 TfPV	Wir bitten darum, den bisherigen Wortlaut nicht zu ändern.	<p>Die neu eingeführte Pflicht, die Niederschrift jedes einzelnen Prüfungsteils gesondert an die Behörde zu senden, führt zu einer Doppelung des Aufwandes - sowohl bei den Prüfstellen und Prüfern wie auch bei der zuständigen Behörde. Ein wesentlicher Erkenntnisgewinn oder Mehrwert ist hieraus nicht ersichtlich. Wir bitten daher darum, die Bestimmung unverändert zu belassen.</p> <p>Falls unserer Bitte zur Beibehaltung der bisherigen Regelung nicht entsprochen wird, bitten wir um eine qualifizierte Begründung im Besonderen Teil des Referentenentwurfs.</p>
--	---------------	--	---

Anmerkungen und Hinweise zu lit. A. – F. (Seite 1-3 TfV-E)		
A. Problem und Ziel		Der Referentenentwurf begründet die Anpassungsnotwendigkeit nationaler Vorschriften ausschließlich mit Rechtsänderungen auf EU-Ebene. Darüber hinaus werden keine weiteren Gründe genannt. Jedoch enthält TfV-E zahlreiche Vorschriften, deren Änderung oder erstmalige Einführung nicht europarechtlich begründet werden kann bzw. keinen Bezug zum europäischen Rechtsrahmen erkennen lassen.
C. Alternativen	„...Mögliche Widersprüche zum künftigen EU-Recht, die dann in Kürze zu bereinigen wären, sollten daher nicht geschaffen werden. ...“	Entsprechendes gilt für „C. Alternativen“: Aus unserer Sicht ist diese Formulierung teils widersprüchlich zu den vorgeschlagenen Änderungen, die unseres Erachtens nicht vom europäischen Rechtsrahmen gedeckt, jedenfalls aber nicht gefordert sind.
E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft	„Die Kompensation des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der von der Bundesregierung beschlossenen Bürokratiebremse nach der „One in, one out“-Regel wird mit einem anderen Vorhaben aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erreicht.“	Hierzu bitten wir um konkrete Darstellung, welches Vorhaben die Eisenbahnen entlastet. Im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr werden auch andere, im intermodalen Wettbewerb zu den Eisenbahnen stehende Verkehrsträger betreut. Sollte die vorgesehene Entlastung bislang dort vorgesehen sein, so wäre dies kontraproduktiv für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele.

Anmerkungen und Hinweise zu Begründung A. Allgemeiner Teil (Seiten 35 ff. TfV-E)		
<p>A. Allgemeiner Teil I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen</p>		<p>Die vorstehend zu „A. Problem und Ziel“ getroffene Feststellung greift auch hier: Erläutert wird hier nur die vorgesehene Anpassung an Rechtsakte der Europäischen Union. Weitere Probleme oder Ziele nennt der Referentenentwurf nicht, obwohl weitreichende Änderungen, die nicht aus dem EU-Recht herzuleiten sind, vorgeschlagen werden.</p>

<p>A. Allgemeiner Teil II. Wesentliche Inhalte des Entwurfs</p>	<p>Die im Referentenentwurf exemplarisch dargestellten „Wesentlichen Inhalte“ haben wir anhand nachstehender Übersicht gespiegelt und untermauern so unsere vorstehend geäußerte Kritik an der Reichweite der vorgeschlagenen Änderungen:</p>	
	Wesentlicher Inhalt des Entwurfs	Abgleich mit EU-Recht
	<p>„Im neuen § 5 Absatz 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung werden die Regelungen über die Zuverlässigkeit eines Triebfahrzeugführers weiter konkretisiert.“</p>	<p>Keine Anpassung an EU-Recht. Nicht aus EU-Recht gefordert. Notwendigkeit wird nicht hergeleitet.</p>
	<p>„Nach § 6 Absatz 4 können Eisenbahnen mit einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung nur noch eigenes Personal ausbilden.“</p>	<p>Wird aus Beschluss 2011/765/EU hergeleitet, Notwendigkeit der Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt erschließt sich nicht.</p>
	<p>„Für die Ausbildung und die praktische Prüfung eines Triebfahrzeugführers ist in § 6 Absatz 3 und § 7 Absatz 1 der Einsatz von Simulatoren nun zwingend vorgeschrieben.“</p>	<p>Im EU-Recht so nicht vorgeschrieben. Notwendigkeit wird nicht begründet.</p>
	<p>„Zur besseren Berücksichtigung des Beschlusses 2011/765/EU und der Empfehlung 2011/766/EU wurde der Abschnitt über die Ausbildungs- und Prüfungsorganisation in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung überarbeitet.“</p>	<p>Wird aus 2011/765/EU bzw. 2011/766/EU hergeleitet; Notwendigkeit der Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt erschließt sich jedoch nicht.</p>
<p>„Neu ist vor allem, dass die Anerkennung von Ärzten, Psychologen und Stellen, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführern durchführen, auf fünf Jahre begrenzt ist und dann eine Verlängerung der Anerkennung um jeweils fünf Jahre erforderlich wird.“</p>	<p>Im EU-Recht so nicht vorgesehen.</p>	

A. Allgemeiner Teil III. Alternativen	„...Mögliche Widersprüche zum künftigen EU-Recht, die dann in Kürze zu bereinigen wären, sollten daher nicht geschaffen werden. ...“	Auf unsere obigen Ausführungen zu „C. Alternativen“ wird verwiesen.
A. Allgemeiner Teil VI. Regelungsfolgen 1. Nachhaltigkeitsaspekte		Die hier gemachten Ausführungen teilen wir nicht: Die vorgesehene Verordnung bringt weitere Belastungen mit sich, während spürbare Entlastungen nicht vorgesehen sind. Die Einführung neuer bzw. geänderter Vorschriften, die nicht auf die EU-Triebfahrzeugführerrichtlinie 2007/59/EG zurückzuführen sind, schreitet die Fragmentierung zwischen den Mitgliedsstaaten der EU weiter voran. Dies widerspricht aber der Zielsetzung des Regelungsvorhabens, „Ungleichheit innerhalb der EU-Mitgliedsländer bzw. zwischen ihnen zu verringern“.
A. Allgemeiner Teil VI. Regelungsfolgen 3. Erfüllungsaufwand		Zu folgenden vorgesehenen Rechtsänderungen fehlen Angaben zum Erfüllungsaufwand: <ul style="list-style-type: none"> - Der deutlich höhere Aufwand zum Nachweis der Zuverlässigkeit von Triebfahrzeugführern, Ausbildern, Prüfern, Ärzten und Psychologen. - Kosten, die sich aus den deutlich stärker formalisierten und verschärften Anerkennungsvoraussetzungen für Ausbilder, Ausbildungsstellen, Prüfer, Prüfstellen, Ärzten und Psychologen sowie Stellen, die Ärzte und Psychologenbeschäftigten, ergeben. - Die Aufteilung der Meldung der Prüfungsniederschrift an die zuständige Behörde auf zwei Meldungen (§§ 9, 10 TfPV).
Wir möchten allgemein anmerken, dass zu zahlreichen Änderungsvorschlägen eine nachvollziehbare und substantiierte Begründung zu deren Erforderlichkeit teilweise fehlt. Zu oft wird lediglich mit anderen Worten der Inhalt der Änderung wiedergeben. Wir regen ferner an, in einer synoptischen Darstellung alle Meldepflichten einschließlich der daran jeweils anknüpfenden Konsequenzen bzw. Handlungsverpflichtungen der zuständigen Behörde darzustellen und zu bewerten; diese Übersicht sollte anhand der heutigen wie auch künftigen Rechtslage (d.h. nach Verabschiedung der vorgesehenen Änderungen) erfolgen.		