

Beck'scher AEG-Kommentar

Herausgegeben von

Professor
Dr. Georg Hermes
Frankfurt a. M.

Rechtsanwalt
Dr. Dieter Sellner
Berlin

Bearbeitet von

Professor *Dr. Michael Fehling* LL. M., Hamburg
Rechtsanwalt *Dr. Frank Fellenberg* LL. M., Berlin
Rechtsanwalt *Dr. Stephan Gerstner*, Berlin
Professor *Dr. Georg Hermes*, Frankfurt a. M.
Rechtsanwalt *Dr. Peter Schütz*, Stuttgart
Vizepräsident des Eisenbahn-Bundesamtes *Ralf Schweinsberg*, Bonn
Richter am Bundesverwaltungsgericht a. D. *Willi Vallendar*, Berlin
Rechtsanwalt *Dr. Lorenz Wachinger*, Bremen
Referent BMWi *Korbinian Wagner*, Berlin
Rechtsanwalt *Hansjörg Wurster*, Freiburg

2. Auflage 2014



tungen.²² Für öffentliche Betreiber der Schienenwege gilt, da sie einen **Unterfall der öffentlichen EIU** darstellen, das oben²³ zu den öffentlichen EIU Gesagte.

D. Nichtöffentliche Eisenbahnen (Abs. 2)

Sämtliche von Absatz 1 nicht erfassten Eisenbahnen sind nichtöffentliche Eisenbahnen. 15
Aufgrund des in § 14 normierten umfassenden Netzzugangsanspruchs zu Eisenbahninfrastrukturen ist der Kreis **nichtöffentlicher EIU** bzw. nichtöffentlicher Betreiber der Schienenwege eng und auf Unternehmen beschränkt, die keinen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen. Es handelt sich hierbei gem. § 14 Abs. 1 Satz 4 um Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betreiben. Nichtöffentliche Eisenbahnen sind daher z. B. Betreiber von **Gleisanschlüssen** und **Werksbahnen** einschließlich evtl. vorhandener **Verladeeinrichtungen**.²⁴ Trotz fehlender bzw. geringer Bedeutung für einen funktionierenden Wettbewerb stellen Kleinunternehmen oder **Museumsbahnen**, soweit sie eine Infrastruktur betreiben, *keine* nichtöffentlichen Eisenbahnen dar. Auf sie ist jedoch § 34 Abs. 2 anwendbar.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nichtöffentliche Eisenbahnen, wenn ihnen eine 16
der in § 3 Abs. 1 Nr. 1 genannten Voraussetzungen fehlt. Darunter fallen insbesondere solche Unternehmen, die lediglich sog. **Werksverkehr** betreiben, die also unter Ausschluss von Drittverladern lediglich eigene Produkte zwischen verschiedenen Betriebsstätten befördern.²⁵ Bei den Eisenbahnverkehrsleistungen von Museumsbahnen kann deren Status als öffentliche Eisenbahn nicht allgemein bejaht oder verneint werden.²⁶ Im Einzelfall kommt es hier darauf an, ob die Anforderungen an einen geschäfts- oder gewerbsmäßigen Betrieb (Rn. 5) erfüllt sind.

Für den Fall, dass sich im Einzelfall **Abgrenzungsfragen** ergeben, enthielt das AEG in 17
der Fassung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes 1993 in § 3 Abs. 2 noch eine ausdrückliche Befugnis der obersten Landesverkehrsbehörden, im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr darüber zu entscheiden, ob eine nicht zu den Eisenbahnen des Bundes gehörende Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient oder nicht. Diese Vorschrift wurde durch die zweite Novelle gestrichen, weil sie für entbehrlich gehalten wurde.²⁷ Nunmehr richtet sich die Zuständigkeit für die Feststellung des öffentlichen oder nichtöffentlichen Status einer Eisenbahn nach der allgemeinen Vorschrift des § 5 Abs. 1 a.²⁸ Sie ergeht auf Antrag oder von Amts wegen auf der Grundlage des § 5a Abs. 2 als **feststellender Verwaltungsakt**, auf dessen Erlass das jeweilige Eisenbahnunternehmen bei Auftreten von Zweifelsfragen oder Meinungsverschiedenheiten einen Anspruch hat.

§ 4 Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes

(1) Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit

1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und
 2. an den Betrieb
- genügen.

²² Dazu § 2, Rn. 90.

²³ Rn. 10 ff.

²⁴ BT-Drs. 15/4419, S. 17. Zu Einzelheiten dieser in § 2 Abs. 3b und in § 14 Abs. 1 Satz 4 näher normierten Ausnahmen von dem Zugangsanspruch siehe § 2, Rn. 95, sowie § 14, Rn. 37 ff.

²⁵ BT-Drs. 12/4609 (neu), S. 95.

²⁶ Ausdrücklich offen gelassen in BT-Drs. 12/4609 (neu), S. 95; vgl. dazu *Heinrichs* in: Aktuelle Probleme I, S. 327 ff.

²⁷ BT-Drs. 14/6929, S. 13.

²⁸ Vgl. dort Rn. 34 ff.

(2) Ist in einer Rechtsvorschrift für die Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur oder eines Fahrzeuges eine Genehmigung vorgeschrieben, dann können Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder Hersteller die Genehmigung zur Inbetriebnahme beantragen.

(3) ¹Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet,
1. ihren Betrieb sicher zu führen und

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

²Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

(4) ¹Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen, haben ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44, L 220 vom 21.6.2004, S. 16), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist, einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. ²Die übrigen Eisenbahnen haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.

(5) ¹Die Eisenbahnen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 4 Satz 1 und 2 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. ²Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(6) ¹Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt

1. die Erteilung von Baufreigaben, Zulassungen und Genehmigungen,
2. die Abnahmen, Prüfungen, und Überwachungen

auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen. ²§ 5 Absatz 5 bleibt unberührt.

(7) Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zum Gegenstand seines Unternehmens machen.

Literatur: *Bredt*, Siebtes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften: Neuregelung der Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnsektor?, DÖV 2013, S. 29 ff.; *Buchner*, Rechtsgrundlagen der Bauaufsicht, Freigabe der Bauausführungsplanung, in: Ronellenfitsch/Schweinsberg (Hrsg.), Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VII, 2002, S. 105 ff.; *Burgi*, Eisenbahnaufsicht als Gefahrenabwehr zwischen Vermutungsregel und Generalklausel, DÖV 2012, S. 653 ff.; *Freystein*, Erfahrungen aus sieben Jahren Bauaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt, in: Ronellenfitsch/Schweinsberg (Hrsg.), Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VII, 2002, S. 81 ff.; *ders.*, Technisches Regelwerk im Eisenbahnbau nach Inkrafttreten der TSI Infrastruktur, ETR 2003, 587 ff.; *Grauf*, Aktuelle Fragen aus der Praxis der Untersuchung von Eisenbahn-Unfällen, in: Ronellenfitsch/Schweinsberg (Hrsg.), Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VI, 2001, S. 265 ff.; *Heinrichs*, Reichweite des § 32 Abs. 1 EBO – Möglichkeiten und Grenzen, in: Blümel/Kühlwetter (Hrsg.), Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts II, 1997, S. 307 ff.; *Hellriegel*, Wie sicher ist sicher? Der eisenbahnrechtliche Sicherheitsbegriff im Lichte aktueller Entwicklungen, in: Aktuelle Probleme XVI, 2010, S. 89 ff.; *Hoppe/Schmidt/Busch/Schieferdecker*, Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen, 2002; *Marburger*, Die Regeln der Technik im Recht, 1979; *Kühlwetter*, Die „Zulassung“ von Eisenbahnfahrzeugen im deutschen und internationalen Eisenbahnrecht, Eisenbahn-Revue International 2000, 280 ff., 324 ff., 373 ff., 474 ff.; *Kühlwetter/Brauner*, Ende der Komponenten- und Umbauabnahme durch Eisenbahn-Aufsichtsbehörden nach § 32 EBO, Eisenbahn-Revue International 2002, 251 ff.; *Pätzold/Wittenberg/Heinrichs/Mittmann*, Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), 5. Aufl. 2006; *Ripke*, Zuständigkeit des Eisenbahn-Bun-

Personen ist nicht Gegenstand der Untersuchungen durch der EUB. Die Sachverhaltsermittlung und Ursachenerforschung bei gefährlichen Ereignissen obliegen dem Untersuchungsbeauftragten. Die für eine ordnungsgemäße Sachverhaltsermittlung erforderlichen Befugnisse ergeben sich teilweise aus der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung, im Übrigen aus § 5a Abs. 4, wobei die beschränkten Zuständigkeiten und Befugnisse der EUB für nichtbundeseigene Eisenbahnen gem. §§ 5 Abs. 1c, 5a Abs. 3 zu beachten sind.

- 140 Gem. § 5 Abs. 1h bleiben die Befugnisse der für die **Strafverfolgung** und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten **zuständigen Behörden** „im Übrigen unberührt“. Das bedeutet in Kombination mit § 5 Abs. 1g, wonach die für die Unfalluntersuchung Beschäftigten des EBA ausschließlich dem zuständigen Beschäftigten des BMVBS unterstehen, dass die Beschäftigten des EBA keinen Weisungen der Staatsanwaltschaften unterstehen und dass EUB und Strafverfolgungsbehörden ihre Untersuchungen grundsätzlich unabhängig voneinander auf der Grundlage ihrer unterschiedlichen Aufgaben und Befugnisse durchzuführen haben. Das schließt eine Kooperation nach den Regeln zulässiger Amtshilfe selbstverständlich nicht aus. Da die eisenbahnsicherheitsrechtliche Unfalluntersuchung der **Gefahrenabwehr** (Vermeidung zukünftiger Unfälle) dient, hat diese **Priorität** vor der Strafverfolgung, falls es zu Konflikten etwa im Hinblick auf die zeitliche Reihenfolge von Untersuchungshandlungen kommen sollte.

6. Dokumentations-, Informations- und Berichtspflichten

- 141 Die zuvor im Überblick dargestellten Elemente der Sicherheitsanforderungen (Rn. 109 ff.) werden ergänzt und abgesichert durch umfangreiche Dokumentations-, Informations- und Berichtspflichten. Jenseits der notwendigen Unterlagen, die vom jeweiligen Antragsteller in den verschiedenen **präventiven Kontrollverfahren** vorzulegen sind (Rn. 149 ff.), und unabhängig von den allgemeinen aufsichtsrechtlichen **Auskunftsbefugnissen** nach § 5a Abs. 5 kennt das Eisenbahnsicherheitsrecht spezielle Pflichten, die einzelne Sicherheitsanforderungen begleiten und speziell geregelt sind.

a) Dokumentationspflicht bei Sicherheits- und Risikomanagementsystemen

- 142 Die **Sicherheitsmanagementsysteme** nach § 4 Abs. 4 Satz 1 unterliegen umfassenden Dokumentationspflichten, die in der Sicherheitsrichtlinie (Anhang III) spezifiziert sind (Rn. 120). Nichts anderes gilt für das **Risikomanagementverfahren** nach der VO (EG) Nr. 352/2009 (Rn. 121 f.).²⁷⁸ Schließlich unterliegen auch die „kleinen“ Sicherheitsmanagementsysteme außerhalb von Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung (§ 4 Abs. 4 Satz 2) den gleichen Anforderungen wie die Sicherheitsmanagementsysteme nach § 4 Abs. 3 Satz 1 (Rn. 124).

b) Kennzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten (Abs. 5)

- 143 In den Zusammenhang der Dokumentationspflichten gehört auch die Regelung des § 4 Abs. 5, der eine **Kennzeichnungspflicht** für nicht mehr verwendete Aufzeichnungen (Satz 1) und sodann eine **fünfjährige Aufbewahrungspflicht** für diese nicht mehr verwendeten Aufzeichnungen über das Sicherheitsmanagementsystem nach Absatz 4 Satz 1 und das entsprechende System nach Abs. 4 Satz 2 enthält. Die **Funktion** der Kennzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht, über die sich die Gesetzesbegründung ausschweigt,²⁷⁹

²⁷⁸ Siehe Ziff. 5 des Anhangs I zur VO (EG) 352/2009.

²⁷⁹ Für § 4 Abs. 5 wird auf die parallele Regelung in § 4a Abs. 5 verwiesen, die es „aus Gründen der Einheitlichkeit“ erforderlich mache, auch für Sicherheitsmanagementsysteme Aufbewahrungspflichten einzuführen; BT-Drs. 17/9692, S. 17. Allerdings bleibt auch die Suche nach einer Begründung für die parallele Regelung in § 4a Abs. 5 erfolglos, weil die Gesetzesbegründung in BT-Drs. 17/9692, S. 18 sich darauf beschränkt zu erläutern, dass die Absätze 5 und 6 des § 4a „Regelungen zur Aufbewahrung der entsprechenden Dokumente nach den Absätzen 3 und 4“ enthalten.

liegt offensichtlich zunächst in der erforderlichen **Abgrenzung** von aktuellen und „Altunterlagen“ durch eindeutige Kennzeichnung. Die besondere Bedeutung der Aufbewahrungspflicht wird ersichtlich, wenn man sich vor Augen führt, dass bei Unfällen, Störungen und sonstigen **gefährlichen Ereignissen** die Erforschung der **Ursachen**, die Zuweisung von Verantwortlichkeiten wie auch die Identifikation von Maßnahmen zur **Vermeidung zukünftiger gefährlicher Ereignisse** zwingend auf die Kenntnis der Organisationsstrukturen und Verfahrensabläufe angewiesen ist, die als Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems – einschließlich des Risikomanagementsystems als dessen wesentlicher Teil (Rn. 121) – dokumentiert sein müssen. Die Aufbewahrungspflicht dient in diesem Sinne der späteren Nachvollziehbarkeit der Ursachen und Verantwortlichkeiten sowohl durch die verantwortlichen Eisenbahnen selbst als auch durch Dritte (z. B. Geschädigte, Gerichte und kontrollierende Behörden).

Vor diesem Hintergrund kann der **Kennzeichnungspflicht** nur durch einen formalen, bei Einsichtnahme **durch Dritte** eindeutig **erkennbaren Akt** Genüge getan werden, der auch das Datum enthalten muss. Die nach Absatz 4 verpflichteten Eisenbahnen haben auf diese Weise für eine klare **Abgrenzung** der aktuellen Unterlagen, deren Dokumentation nach Absatz 4 in Verbindung mit den unionsrechtlichen Vorschriften verpflichtend ist, von den nicht mehr verwendeten Unterlagen Sorge zu tragen. Zugleich markiert der formale Kennzeichnungsakt den **Beginn der fünfjährigen Aufbewahrungspflicht** präzise. 144

c) Informationspflichten, insbesondere Sicherheitsbericht (§ 6 ESiV)

Da die behördliche Kontrolle der Beachtung von Sicherheitsanforderungen entsprechende Informationen voraussetzt, über die die Eisenbahnaufsichtsbehörden aus eigenem Stand nicht verfügen, normiert das Eisenbahnrecht über die in § 5a Abs. 5 enthaltene Auskunftspflicht auf Anforderung hinaus **Mitteilungs- und Anzeigepflichten** der Verantwortlichen. Sie bedürfen keiner besonderen behördlichen Aufforderung. So haben etwa Eisenbahnen gem. § 3 Abs. 2 ESiV der Sicherheitsbehörde alle Änderungen ihrer Sicherheitsvorschriften mitzuteilen oder nach § 5 Abs. 2 EBV sind Änderungen der Aufgaben des Betriebsleiters unverzüglich der Aufsichtsbehörde mitzuteilen. Sicherheitsrelevante Mängel von Fahrzeugen einer Serienzulassung sind von Eisenbahnen, Haltern und Herstellern unverzüglich nach Kenntnis der Sicherheitsbehörde zu melden (§ 7 Abs. 6 TEIV) und geplante Arbeiten an strukturellen Teilsystemen sind unabhängig davon, ob es sich um eine genehmigungsbedürftige „umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung“ handelt, der Sicherheitsbehörde gem. § 9 Abs. 2 TEIV anzuzeigen. Auch die Betriebsänderungsanzeige nach § 7f Abs. 3 (Rn. 169) gehört in diesen Zusammenhang. Besonderer Hervorhebung bedarf schließlich die Verpflichtung aller EIU, dem EBA sämtliche **gefährlichen Ereignisse** im Eisenbahnbetrieb unverzüglich zu melden (Rn. 138). Die Nichtbeachtung solcher Mitteilungs- und Anzeigepflichten ist regelmäßig als **Ordnungswidrigkeit** sanktioniert und stellt im Übrigen ein Indiz für das Fehlen der **Zuverlässigkeit** im Sinne des § 6 Abs. 2 dar, die zum Widerruf der Genehmigung führen kann. 145

Besondere Bedeutung kommt der in § 6 ESiV in Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie (Art. 9 Abs. 4) statuierten Pflicht aller EVU und aller EIU, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen, zu, jährlich einen **Sicherheitsbericht** vorzulegen. Die Inhalte dieses Berichts sind in § 6 ESiV näher spezifiziert und bilden die Grundlage für den von der Sicherheitsbehörde zu veröffentlichenden Jahresbericht (Rn. 147). Weitere Einzelheiten enthält der „Leitfaden für die Erstellung von Sicherheitsberichten“ des EBA²⁸⁰. 146

d) Berichtspflichten gegenüber Kommission und ERA

Um die Verwirklichung der Sicherheitsziele (CST, Rn. 110f.) bewerten und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit verfolgen zu können, sind die Mitgliedstaaten 147

²⁸⁰ Vom 9.5.2011 (abrufbar unter www.eba.bund.de).

zur Veröffentlichung von **Jahresberichten der Sicherheitsbehörden**²⁸¹ verpflichtet, die auch an die ERA zu übermitteln sind²⁸². Sie erlauben der Agentur und der Kommission insbesondere die Weiterentwicklung der Sicherheitsziele und -indikatoren sowie die Feststellung, ob die Mitgliedstaaten das festgelegte Sicherheitsniveau nicht unterschreiten (R.n. 111). Darüber hinaus ist auf der Grundlage der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie (Art. 22, 23) der **Untersuchungsbericht** der zuständigen Untersuchungsbehörde über **schwere Unfälle** der ERA zuzuleiten (§ 5 ESiV). Über alle durchgeführten Untersuchungen ist darüber hinaus ein **Jahresbericht**²⁸³ zu erstellen und der ERA zu übermitteln (§ 7 ESiV).

D. Durchsetzung und Kontrolle der Sicherheitsanforderungen

148 Die behördliche Durchsetzung der **Sicherheitsanforderungen im Eisenbahnwesen** ist in Erfüllung der staatlichen Sicherheitsgewährleistungspflicht (R.n. 2) selbstverständlich in erster Linie Gegenstand verschiedener präventiver Kontrollinstrumente.²⁸⁴ Sie ist darüber hinaus wesentlicher Inhalt der allgemeinen (repressiven) Eisenbahnaufsicht (R.n. 176 ff.).

I. Präventive Kontrolle

1. Unternehmensbezogene Kontrolle (§ 6 AEG)

149 Die Sicherheitsanforderungen an Eisenbahnen i. S. d. § 4 gehören zunächst – mittelbar – zum Prüfprogramm bei der Entscheidung über die Erteilung der unternehmensbezogenen Genehmigung nach § 6. Zwar gehört zu den Genehmigungsvoraussetzungen nach § 6 Abs. 2 nicht die Konformität einzelner Infrastrukturanlagen oder Fahrzeuge mit den einschlägigen Sicherheitsnormen und auch die organisations- und verfahrensbezogenen Anforderungen (Sicherheits- und Risikomanagementverfahren) sind nicht explizite Gegenstände des Genehmigungsverfahrens nach § 6. Allerdings können sich aus der **Missachtung solcher Sicherheitsanforderungen** gewichtige Indizien für einen Mangel an der **Zuverlässigkeit** des Eisenbahnunternehmens oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen (§ 6 Abs. 2 Nr. 1) ergeben, die der Neuerteilung entgegenstehen und eine Änderung, eine Rücknahme oder einen Widerruf erteilter Genehmigungen rechtfertigen können.²⁸⁵ Auch die Anforderungen an die **Fachkunde** (§ 6 Abs. 2 Nr. 3) lassen sich nur mit Bezug auf die einschlägigen Sicherheitsstandards konkretisieren.

2. (Vor-)Prüfung durch private Stellen

150 Entsprechend der eisenbahnspezifischen Konkretisierung des neuen europäischen Konzepts der technischen Sicherheit (R.n. 99) fällt die Prüfung, ob die im Eisenbahnwesen einzusetzende Technik interoperabel ist, den Sicherheitsanforderungen genügt und deshalb im Binnenmarkt inverkehrgebracht werden kann, zunächst in den Verantwortungsbereich des Herstellers. Bevor dieser aber durch entsprechende „**Erklärung**“ die Konformität sei-

²⁸¹ Siehe etwa den Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß Art. 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Berichtsjahr 2011, Stand 31.8.2012; abrufbar unter www.eba.bund.de).

²⁸² Siehe dazu Art. 5 Abs. 1 sowie Art. 18 der RL 2004/49/EG. Umgesetzt ist diese Verpflichtung durch § 7 ESiV.

²⁸³ Siehe z. B. den Jahresbericht 2010 (Eisenbahn-Unfalluntersuchung) der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (ohne Datum, abrufbar unter www.bmvbs.bund.de).

²⁸⁴ R.n. 149 ff.; siehe auch die Übersicht dazu bei Roer/Schneiders, DVBl. 2008, 158 (159 ff.).

²⁸⁵ Dazu § 6, R.n. 74 ff.