

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2010 — 3586

[C — 2010/00587]

26 JANUARI 2010. — Wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft. *Duitse vertaling*

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft (*Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2010 — 3586

[C — 2010/00587]

26 JANVIER 2010. — Loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules. — *Traduction allemande*

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules (*Moniteur belge* du 9 février 2010).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2010 — 3586

[C — 2010/00587]

26. JANUAR 2010 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft — *Deutsche Übersetzung*

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

26. JANUAR 2010 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Kammern haben das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

KAPITEL 1 — Einleitung

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Es setzt folgende Richtlinien um:

— Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen,

— teilweise Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft,

— Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit).

KAPITEL 2 — Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 2 - Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wird wie folgt ersetzt:

„Art. 4 - Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf:

1. private Eisenbahninfrastrukturen und auf Fahrzeuge, die nur auf diesen Infrastrukturen benutzt werden und ausschließlich zur Nutzung durch ihre Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestimmt sind,

2. Eisenbahnnetze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung und den Gütertransport im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden,

3. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihren eigenen Eisenbahnnetzen verkehren oder auf stillgelegten, jedoch nicht abgerissenen Bahngleisen, die zur Eisenbahninfrastruktur gehören, die ausschließlich für die vorhin erwähnten Netze und Gleise benutzten Werkstätte und Fahrzeuge bzw. das dort eingesetzte Personal einbezogen,

4. Fahrzeuge, die ausschließlich für nostalgische, historische oder touristische Zwecke genutzt werden und auf dem Eisenbahnnetz verkehren,

5. U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme oder alle anderen schienengebundenen Betriebsmodi, insofern Letztere nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.

In Abweichung von Absatz 1 Nr. 4 sind die in Anwendung von Artikel 28 Absatz 3 und Artikel 46 erlassenen Vorschriften auf die nostalgischen, historischen und touristischen Fahrzeuge, die auf dem Eisenbahnnetz verkehren, anwendbar."

Art. 3 - In Artikel 5 desselben Gesetzes werden die Nummern 3, 6, 7, 17 und 26 wie folgt ersetzt:

"3. "Eisenbahnunternehmen": (i) jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, und (ii) jedes andere private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen,

6. "Eisenbahninfrastruktur": der in Anhang I Teil A der Verordnung (EG) Nr. 851/2006 der Kommission vom 9. Juni 2006 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1990 definierte Gegenstand,

7. "Netz/Eisenbahnnetz": Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Verkehrsbetriebs auf dem Eisenbahnsystem erforderlich sind,

17. "Sicherheitsbescheinigung": das Dokument, das von der Sicherheitsbehörde ausgestellt wird mit dem Ziel, als Beweis dafür zu dienen, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Vorschriften europäischen Rechts sowie in den Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu beherrschen und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen,

26. "Eisenbahnsystem": das System, das durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassende Eisenbahninfrastruktur und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeder Kategorie und Herkunft gebildet wird,".

Art. 4 - Artikel 9 desselben Gesetzes wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Der Infrastrukturbetreiber stellt den notifizierten und benannten Stellen sowie den Eisenbahnunternehmen die Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel zur Verfügung, gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über die Interoperabilität und unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften Prüffahrten durchzuführen."

Art. 5 - In Artikel 24 desselben Gesetzes wird zwischen Absatz 4 und Absatz 5 ein Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Nach Stellungnahme des Betreibers der Infrastruktur legt der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung der Entgelte für die Anwendung der leistungsfördernden Entgeltregelung fest."

Art. 6 - Artikel 28 desselben Gesetzes wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"In Abweichung von Absatz 1 kann der König für Fahrzeuge, die ausschließlich für nostalgische, historische oder touristische Zwecke genutzt werden, spezifische Zuweisungsregeln festlegen. Der König kann diese Befugnis an den Minister übertragen."

Art. 7 - Artikel 46 desselben Gesetzes wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"In Abweichung von Absatz 1 kann der König für Fahrzeuge, die ausschließlich für nostalgische, historische oder touristische Zwecke genutzt werden, spezifische Regeln für die Berechnung der Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur festlegen. Der König kann diese Befugnis an den Minister übertragen."

Art. 8 - In Artikel 62 desselben Gesetzes, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 19. Mai 2009, wird der vierte Gedankenstrich von § 5 wie folgt ersetzt:

"— der in den Artikeln 6, 7, 8 Nr. 1 und 3, 9 und 10 erwähnten Bestimmungen in Sachen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur."

KAPITEL 3 — *Abänderung des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs*

Art. 9 - Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs wird wie folgt ersetzt:

"Art. 2 - Vorliegendes Gesetz setzt folgende Richtlinien um:

— 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, abgeändert durch die Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008,

— Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen,

— teilweise Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft."

Art. 10 - Artikel 4 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, abgeändert durch das Programmgesetz vom 22. Dezember 2008, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 4 - Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf:

1. private Eisenbahninfrastrukturen und auf Fahrzeuge, die nur auf diesen Infrastrukturen benutzt werden und ausschließlich zur Nutzung durch ihre Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestimmt sind,

2. Eisenbahnnetze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung und den Gütertransport im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden,

3. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihren eigenen Eisenbahnnetzen verkehren oder auf stillgelegten, jedoch nicht abgerissenen Bahngleisen, die zur Eisenbahninfrastruktur gehören, die ausschließlich für die vorhin erwähnten Netze und Gleise benutzten Werkstätte und Fahrzeuge bzw. das dort eingesetzte Personal einbezogen,

4. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf dem Eisenbahnnetz verkehren,

5. U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme oder alle anderen schienengebundenen Betriebsmodi, insofern Letztere nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.

In Abweichung von Absatz 1 Nr. 4 sind die in Anwendung von Artikel 6 § 2 Absatz 5 erlassenen nationalen Sicherheitsvorschriften auf die Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf dem Eisenbahnnetz verkehren, anwendbar.

In Abweichung von Absatz 1 Nr. 5 sind die Artikel 12 Nr. 13 und 14/4 auf U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme und andere schienengebundene Betriebsmodi anwendbar, auch wenn diese nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.“

Art. 11 - Artikel 5 desselben Gesetzes, abgeändert durch das Programmgesetz vom 22. Dezember 2008, wird wie folgt abgeändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt ersetzt:

“4. *“Eisenbahnunternehmen“*: (i) jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, und (ii) jedes andere private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen,”

b) Nummer 5 wird wie folgt ersetzt:

“5. *“Eisenbahninfrastruktur“*: der in Anhang I Teil A der Verordnung (EG) Nr. 851/2006 der Kommission vom 9. Juni 2006 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1990 definierte Gegenstand,”

c) Nummer 6 wird wie folgt ersetzt:

“6. *“Netz/Eisenbahnnetz“*: Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Verkehrsbetriebs auf dem Eisenbahnsystem erforderlich sind,”

d) Nummer 8 wird wie folgt ersetzt:

“8. *“Sicherheitsbescheinigung“*: das Dokument, das von der Sicherheitsbehörde ausgestellt wird mit dem Ziel, als Beweis dafür zu dienen, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Vorschriften europäischen Rechts sowie in den nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu beherrschen und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen,”

e) Nummer 22 wird wie folgt ersetzt:

“22. *“Agentur“*: die Europäische Eisenbahnagentur, eingesetzt durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, so wie abgeändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1335/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008,”

f) Nummer 24 wird wie folgt ersetzt:

“24. *“Eisenbahnsystem“*: das System, das durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassende Eisenbahninfrastruktur und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeder Kategorie und Herkunft gebildet wird,”

g) Nummer 27 wird wie folgt ersetzt:

“27. *“Inbetriebnahme“*: die Gesamtheit der Tätigkeiten, durch die die Benutzung eines oder mehrerer Teilsysteme auf dem belgischen Eisenbahnnetz zugelassen wird, einschließlich der Aktualisierung der Sicherheitszulassung und der Sicherheitsbescheinigungen,”

h) Nummer 29 wird wie folgt ersetzt:

“29. *“Zugpersonal“*: das Personal, das sich einerseits aus den Zugführern und andererseits aus dem anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonal zusammensetzt,”

i) Nummer 30 wird wie folgt ersetzt:

“30. *“Zugführer“*: eine Person, die in der Lage und befugt ist, Züge, einschließlich Lokomotiven, Rangierlokomotiven, Bauzüge, Eisenbahnfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten, Hilfszüge oder Züge für den Personen- oder Güterverkehr, selbstständig, verantwortlich und sicher zu führen,”

j) es wird eine Nr. 30/1 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

“30/1. *“anderes mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautes Zugpersonal“*: das im Zug befindliche Personal, das nicht zu den Zugführern zählt, aber zur Sicherheit des Zuges, der Fahrgäste und der beförderten Güter beiträgt,”

k) Nummer 31 wird wie folgt ersetzt:

“31. *“Zertifizierung des Zugpersonals“*: die Überprüfung, ob ein Bewerber für das Zugpersonal die psychologischen, medizinischen und beruflichen Fähigkeiten dazu besitzt,”

l) Nummer 32 wird wie folgt ersetzt:

“32. *“Halter“*: die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solche im Nationalen Fahrzeugregister (NFR) eingetragen ist,”

m) der Artikel wird durch die Nummern 33, 34, 35, 36, 37, 38 und 39 mit folgenden Wortlauten ergänzt:

“33. *“Fahrerlaubnis“*: die Genehmigung, die einem Zugführer von der Sicherheitsbehörde erteilt wird und die bescheinigt, dass dieser die Mindestvoraussetzungen in Sachen medizinische und psychologische Anforderungen, Grundausbildung und allgemeine Fachkenntnisse erfüllt,

34. *“Bescheinigung“*: die harmonisierte Zusatzbescheinigung, in der angegeben ist, welche Infrastrukturen der Zugführer befahren und welches Rollmaterial er betreiben darf,

35. "Sicherheitszulassung": die dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur von der Sicherheitsbehörde erteilte Zulassung,

36. "Schulungszentrum": eine von der Sicherheitsbehörde für die Erteilung der Lehrgänge anerkannte Stelle,

37. "Nationales Fahrzeugregister" (NFR): das Register für die Fahrzeuge, die für das Befahren des belgischen Eisenbahnnetzes zugelassen sind,

38. "für die Instandhaltung zuständige Stelle": eine für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständige und als solche im NFR eingetragene Stelle,

39. "Fahrzeug": ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon."

Art. 12 - In Titel II desselben Gesetzes wird die Überschrift von Kapitel I wie folgt ersetzt:

"KAPITEL I — *Sicherheitsvorschriften*".

Art. 13 - Artikel 6 desselben Gesetzes wird wie folgt abgeändert:

1. Die §§ 1 und 2 werden wie folgt ersetzt:

"§ 1 - Die Sicherheitsvorschriften, die den nationalen verordnungsrechtlichen Rahmen bilden, sind die Folgenden:

1. die Vorschriften über nationale Sicherheitsziele und -methoden,
2. die Vorschriften bezüglich der auf die Sicherheitsmanagementsysteme, die Sicherheitszulassung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen anwendbaren Anforderungen,
3. die Vorschriften für das Sicherheitspersonal, das Rollmaterial und die Eisenbahninfrastruktur,
4. die Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen und Störungen,
5. die Vorschriften für die Betreibung der Eisenbahninfrastruktur,
6. die Anforderungen für die Betreibung von Nostalgiefahrzeugen,
7. die internen Sicherheitsvorschriften.

§ 2 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Vorschriften über die Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden fest.

Der König legt die Vorschriften über die Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme, die Sicherheitszulassung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen fest.

Der König legt die auf das Sicherheitspersonal, das Rollmaterial und die Eisenbahninfrastruktur anwendbaren Vorschriften fest. Der König kann dem Minister diese Befugnis übertragen.

Der König legt die Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen und Störungen fest.

Der König legt die Anforderungen für die Betreibung von Nostalgiefahrzeugen auf dem Netz fest. Der König kann dem Minister diese Befugnis übertragen."

2. In § 3 werden zwischen dem Wort "TSI" und dem Wort "legt" die Wörter "oder zur Ergänzung der TSI" eingefügt.

Art. 14 - In Artikel 7 desselben Gesetzes wird § 2 wie folgt ersetzt:

"§ 2 - Die Sicherheitsbehörde konsultiert die Eisenbahnunternehmen und/oder die Inhaber und/oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder die Hersteller, und zwar gemäß dem Inhalt der in § 1 erwähnten Sicherheitsvorschriften."

Art. 15 - In Artikel 8 desselben Gesetzes werden die Wörter "zwanzig Werktagen" durch die Wörter "drei Monaten" ersetzt.

Art. 16 - Artikel 12 desselben Gesetzes, abgeändert durch das Programmgesetz vom 22. Dezember 2008, wird wie folgt abgeändert:

a) In der deutschsprachigen Fassung des Gesetzes wird das Wort "insbesondere" durch die Wörter "unter anderem" ersetzt,

b) Nummer 2 wird wie folgt ersetzt: "2. Überwachung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen,"

c) Nummer 4 wird aufgehoben,

d) in Nr. 6 und 7 wird das Wort "nationalen" aufgehoben,

e) Nummer 8 wird wie folgt ersetzt:

"8. Fortschreibung und Anpassung des nationalen Fahrzeugregisters und Überwachung, ob die Fahrzeuge ordnungsgemäß im nationalen Fahrzeugregister eingetragen sind und ob die darin enthaltenen Informationen über die Sicherheit richtig und aktuell sind,"

f) Nummer 9 wird aufgehoben,

g) Nummer 10 wird wie folgt ersetzt:

"10. Überprüfung der Konformität der Schulungen mit den Sicherheitsanforderungen, die in den TSI oder in den vom König festgelegten Vorschriften bestimmt sind,"

h) Nummer 11 wird wie folgt ersetzt:

"11. die in Artikel 37/16 erwähnten Aufgaben bezüglich der Zertifizierung der Zugführer,"

i) Nummer 12 wird wie folgt ersetzt:

"12. in Form einer Bescheinigung für Zugbegleiter verbriefte Zertifizierung des anderen Zugpersonals,"

Art. 17 - Artikel 15 desselben Gesetzes wird durch einen Buchstaben e) mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"e) die gemäß Artikel 42/1 festgelegten Abweichungen."

Art. 18 - In Artikel 17 desselben Gesetzes wird im ersten Satz das Wort "nationalen" aufgehoben.

Art. 19 - In Artikel 18 Absatz 1 desselben Gesetzes, abgeändert durch das Gesetz vom 6. Mai 2009, wird im ersten Satz das Wort "nationalen" aufgehoben.

Art. 20 - Artikel 20 desselben Gesetzes wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter "der Sicherheitsbehörde und" aufgehoben,
2. die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.

Art. 21 - In Artikel 21 Absatz 2 desselben Gesetzes werden die Wörter "jedes Wagenhalters" durch die Wörter "jedes Halters" ersetzt.

Art. 22 - Artikel 22 desselben Gesetzes wird aufgehoben.

Art. 23 - In Artikel 26 desselben Gesetzes wird zwischen dem Wort "Erteilung," und dem Wort "Verlängerung" das Wort "Aktualisierung," eingefügt.

Art. 24 - Artikel 27 desselben Gesetzes wird wie folgt abgeändert:

1. Im zweiten Satz von § 1 wird das Wort "nationalen" durch das Wort "den" ersetzt,
2. in § 2 wird Buchstabe *b*) wie folgt ersetzt:

"*b*) einer Bescheinigung zur Bestätigung, dass die Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die sichere Erbringung seiner Dienstleistungen auf dem betreffenden Netz zu erfüllen, angenommen sind. Die Anforderungen können sich auf die Anwendung der TSI und der Sicherheitsvorschriften, die Vorschriften für die Netzbetriebung einbegreifen, die Annahme der Dokumente zur Feststellung der Zertifizierung des Personals, die Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen der Zugführer einbegreifen, und die Zulassung zur Inbetriebnahme der von den Eisenbahnunternehmen benutzten Fahrzeuge beziehen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen gemäß Anlage IV vorgelegten Unterlagen."

Art. 25 - Die Überschrift von Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird wie folgt ersetzt:

"KAPITEL V — Zertifizierung von Zugführern und anderem mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonal".

Art. 26 - Ein Abschnitt 1 mit folgendem Wortlaut, bestehend aus den Artikeln 34, 35 und 36, wird in Titel II Kapitel V desselben Gesetzes eingefügt:

"Abschnitt 1 — Gemeinschaftsmuster für die Zertifizierung".

Art. 27 - In Abschnitt 1, eingefügt durch Artikel 26, wird Artikel 34 wie folgt ersetzt:

"Art. 34 - Vorliegendes Kapitel legt die Bedingungen und Verfahren für die Zertifizierung der Zugführer auf dem Eisenbahnsystem fest. Es bestimmt die Aufgaben, die der Sicherheitsbehörde, den Zugführern und den anderen Interesse habenden Parteien dieses Sektors, insbesondere den Eisenbahnunternehmen, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und den mit der Schulung und den Prüfungen betrauten anerkannten Personen und Stellen aufgetragen werden."

Art. 28 - In Abschnitt 1, eingefügt durch Artikel 26, wird Artikel 35 wie folgt ersetzt:

"Art. 35 - Die in diesem Kapitel erwähnten Vorschriften und Muster, Fahrerlaubnisse, ärztlichen, psychologischen und beruflichen Untersuchungen sowie die Modalitäten dafür, Überprüfungen, Register, Bescheinigungen, sprachlichen Bedingungen und Kenntnisse, Überprüfungsmaterien, Periodizitäten, Verfahren, Bestimmungen zur Fälschungsbekämpfung, Modalitäten für die Organisation und die Mindestinhalte der Schulung, Modalitäten für die Erteilung der Dokumente, Schulungspersonen und -zentren, allgemeinen Fachkenntnisse, Zulassungsbedingungen, Anforderungen für die Bescheinigung als Begleiter und Modalitäten für administrative Tätigkeiten bezüglich des Zertifikats sind die, die vom König gemäß den Bestimmungen von Abschnitt 9 bestimmt, erlassen oder festgelegt werden."

Art. 29 - In Abschnitt 1, eingefügt durch Artikel 26, wird Artikel 36 wie folgt ersetzt:

"Art. 36 - Jeder Zugführer muss die Eignung und Qualifikation besitzen, die zum Steuern eines Zuges notwendig sind, und Inhaber einer Fahrerlaubnis und einer oder mehrerer Bescheinigungen sein.

Die Bescheinigungen können in einem einzigen Dokument enthalten sein."

Art. 30 - Ein Abschnitt 2 mit folgendem Wortlaut, bestehend aus Artikel 37, wird in Titel II Kapitel V desselben Gesetzes eingefügt:

"Abschnitt 2 — Die Fahrerlaubnis".

Art. 31 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird Artikel 37 wie folgt ersetzt:

"Art. 37 - Eigentum, Ausstellung, Gültigkeit

Die Fahrerlaubnis ist Eigentum ihres Inhabers und wird von der Sicherheitsbehörde erteilt.

Die Fahrerlaubnis gilt auf dem gesamten Gebiet der Gemeinschaft.

Jede Fahrerlaubnis enthält die persönlichen Daten des Zugführers, den Namen der erteilenden Behörde und die Gültigkeitsdauer, die zehn Jahre beträgt, zu rechnen ab dem Datum der Erteilung, vorbehaltlich Artikel 37/3."

Art. 32 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird ein Artikel 37/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/1 - Bedingungen für die Erlangung

Eine Fahrerlaubnis darf nur Personen erteilt werden, die das zwanzigste Lebensjahr vollendet haben.

In Abweichung von Absatz 1 darf die Fahrerlaubnis Personen erteilt werden, die das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben; die Gültigkeit einer solchen Fahrerlaubnis ist jedoch auf das belgische Staatsgebiet beschränkt.

Der Beantragter muss eine mindestens neunjährige Schulausbildung der Primar- und Sekundarstufe sowie eine Grundausbildung, die der in der Entscheidung 85/368/EWG des Rates vom 16. Juli 1985 über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften erwähnten Stufe 3 entspricht, erfolgreich abgeschlossen haben.

Der Beantragter muss seine physische Eignung im Rahmen einer ärztlichen Untersuchung nachweisen.

Der Beantragter muss seine arbeitspsychologische Eignung im Rahmen einer Untersuchung nachweisen.

Der Beantrager muss seine allgemeinen Fachkenntnisse im Rahmen einer Prüfung nachweisen.“

Art. 33 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird ein Artikel 37/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/2 - Erteilung

Jeder Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis ist vom Bewerber selbst oder von einer Stelle, die in seinem Namen oder für seine Rechnung auftritt, bei der Sicherheitsbehörde einzureichen.

Die Sicherheitsbehörde erteilt die Fahrerlaubnis so schnell wie möglich und spätestens einen Monat nach Eingang aller erforderlichen Unterlagen.

Eine Fahrerlaubnis wird in einem einzigen Original erteilt und darf nicht dupliziert werden. Allein die Sicherheitsbehörde ist dazu befugt, das Duplikat einer Fahrerlaubnis auszustellen, falls dies beantragt wird.“

Art. 34 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird ein Artikel 37/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/3 - Regelmäßige Überprüfungen

Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Fahrerlaubnis hat der Inhaber sich gemäß Anlage VI Abschnitt 3.1 bis zum Alter von 55 Jahren mindestens alle drei Jahre und danach jährlich regelmäßigen Überprüfungen und/oder Kontrollen der in Artikel 37/1 Absatz 4 und 5 erwähnten Anforderungen zu unterziehen.

Bei Erneuerung einer Fahrerlaubnis überprüft die Sicherheitsbehörde anhand des in Artikel 37/6 § 1 Nr. 1 erwähnten Registers, ob der Zugführer sich den in Absatz 1 erwähnten regelmäßigen Überprüfungen und/oder Kontrollen unterzogen hat.

Versäumt der Interessent eine regelmäßige Überprüfung oder ergibt die Überprüfung ein negatives Ergebnis, wird das in Artikel 37/15 vorgesehene Verfahren angewandt.“

Art. 35 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird ein Artikel 37/4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/4 - Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses

Wenn ein Zugführer nicht länger für ein Eisenbahnunternehmen oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur arbeitet, setzt das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Sicherheitsbehörde unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Fahrerlaubnis bleibt gültig, solange die Anforderungen der in Artikel 37/3 Absatz 1 erwähnten Untersuchungen und/oder Kontrollen weiterhin erfüllt sind.“

Art. 36 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird ein Artikel 37/5 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/5 - Aussetzung, Entziehung

In den in Artikel 37/15 § 1 und Artikel 37/26 § 4 Nr. 1 und 2 erwähnten Fällen wird die Fahrerlaubnis entweder ausgesetzt oder entzogen.“

Art. 37 - In Abschnitt 2, eingefügt durch Artikel 30, wird ein Artikel 37/6 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/6 - Register und Informationsaustausch

§ 1 - Die Sicherheitsbehörde:

1. führt ein Register aller erteilten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlizenzen. Dieses Register enthält die Daten jeder Fahrerlaubnis, die mit Hilfe der jedem Zugführer zugewiesenen nationalen Nummer zugänglich sein müssen. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren.

2. erteilt den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, der Agentur oder jedem Arbeitgeber von Zugführern - dem vorherigen Arbeitgeber des Zugführers einbezogen, was die Anwendung von Artikel 37/21 betrifft - auf einen mit Gründen versehenen Antrag Auskunft über den Status dieser Fahrerlizenzen.

§ 2 - Jeder Zugführer hat Zugang zu seinen im Register der Sicherheitsbehörde gespeicherten Daten und kann auf Antrag eine Kopie dieser Daten erhalten.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit der Agentur zusammen, um die Interoperabilität des in § 1 erwähnten Registers zu gewährleisten.“

Art. 38 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Abschnitt 3 — Die Bescheinigung“

Art. 39 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/7 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/7 - Verantwortung

Alle Eisenbahnunternehmen und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sind in jedem Fall verantwortlich für das Ausbildungs- und Qualifizierungsniveau ihres Personals, welches Tätigkeiten mit Bezug auf die Sicherheit, wie in Artikel 17 und Anlage II erwähnt, ausübt.“

Art. 40 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/8 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 37/8 - Eigentum, Ausstellung, Gültigkeit

Die Bescheinigung wird vom Eisenbahnunternehmen, das, oder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der den Zugführer beschäftigt oder unter Vertrag genommen hat, ausgestellt.

Die Bescheinigung ist Eigentum des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur. Die Zugführer haben dennoch Anrecht auf Ausstellung einer beglaubigten Abschrift.

Eine Bescheinigung gilt ausschließlich für die darin angegebene Infrastruktur und das in ihr angegebene Rollmaterial.

In jeder Bescheinigung ist angegeben, welche Infrastruktur der Inhaber befahren darf.

In jeder Bescheinigung ist angegeben, welches Rollmaterial der Inhaber führen darf.

Die Bescheinigung berechtigt zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen einer oder mehrerer der folgenden Klassen:

1. Klasse A: Rangierlokomotiven, Bauzüge, Eisenbahnfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten und alle anderen Lokomotiven, die für den Rangierbetrieb benutzt werden,

2. Klasse B: Personen- und/oder Gütertransport.

Eine Bescheinigung kann eine Erlaubnis für alle Klassen enthalten, die alle europäischen Codes für die verschiedenen Typen der oben erwähnten Klassen A und B abdeckt.

In Abweichung von Artikel 36 kann ein Eisenbahnunternehmen einen Zugführer von der Pflicht befreien, Inhaber einer für die betreffende Infrastruktur gültigen Bescheinigung zu sein, sofern ein anderer Zugführer, der über eine solche Bescheinigung verfügt und die Sprachkenntnisse besitzt, die für die Kommunikation mit dem freigestellten Zugführer erforderlich sind, während des Fahrbetriebs neben dem Zugführer sitzt, und zwar in folgenden Ausnahmefällen:

1. vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur festgelegte Umleitung von Zügen oder Instandhaltung der Gleise aufgrund von Störungen des Eisenbahnverkehrsdienstes,
2. einmalige Sonderfahrten mit historischen Zügen,
3. einmalige Sonderfahrten im Güterverkehr, sofern der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zustimmt,
4. Auslieferung oder Vorführung eines neuen Zuges oder einer neuen Lokomotive,
5. Schulungs- und Prüfungsfahrten von Zugführern.

Die Entscheidung, auf diese Möglichkeit zurückzugreifen, kann weder vom betreffenden Infrastrukturbetreiber noch von der Sicherheitsbehörde vorgeschrieben werden.

Wird ein zusätzlicher Zugführer auf die vorstehend festgelegte Weise eingesetzt, ist das dem Infrastrukturbetreiber zuvor mitzuteilen."

Art. 41 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/9 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/9 - Bedingungen für die Erlangung

Eine Bescheinigung darf ausschließlich dem Inhaber einer Fahrerlaubnis erteilt werden.

Der Inhaber der Bescheinigung hält die Sprachenbedingungen ein, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur entsprechend der Lokalisierung der Infrastruktur, für die die Bescheinigung beantragt wird, angegeben sind.

Der Beantrager muss eine Prüfung seiner Fachkenntnisse und seiner Befähigung für die jeweilige Infrastruktur, für die die Bescheinigung beantragt wird, sowie seiner Sprachkenntnisse bestanden haben.

Der Beantrager muss eine Prüfung seiner Fachkenntnisse und seiner Befähigung für die Fahrzeuge bestanden haben, für die die Bescheinigung beantragt wird.

Der Beantrager wird vom Eisenbahnunternehmen oder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur für dessen Sicherheitsmanagementsystem geschult."

Art. 42 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/10 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/10 - Ausstellung und Aktualisierung

Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Betreiber der Eisenbahninfrastruktur richtet gemäß vorliegendem Gesetz und seinen Ausführungserlassen und im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems eigene Verfahren ein für die Ausstellung und die Aktualisierung der Bescheinigungen sowie Beschwerdeverfahren, die es den Zugführern ermöglichen, die Überprüfung einer Entscheidung über die Ausstellung, Aktualisierung, Aussetzung oder Entziehung einer Bescheinigung zu verlangen.

Sollte keine Einigung erzielt werden, können die Parteien gemäß dem in Artikel 37/16 § 3 vorgesehenen Verfahren bei der Sicherheitsbehörde Beschwerde einreichen.

Die Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber aktualisieren die Bescheinigung oder ersetzen gegebenenfalls die Kopie davon unverzüglich, wenn der Inhaber der Bescheinigung sie verloren hat oder ihm zusätzliche Erlaubnisse für das Rollmaterial oder die Infrastrukturen erteilt wurden."

Art. 43 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/11 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/11 - Regelmäßige Überprüfungen

Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Bescheinigung hat sich der Inhaber regelmäßigen Überprüfungen und/oder Kontrollen der in Artikel 37/9 Absatz 2, 3 und 4 erwähnten Anforderungen zu unterziehen. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen und/oder Kontrollen ist vom Eisenbahnunternehmen, das, oder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der den Zugführer beschäftigt oder unter Vertrag genommen hat, gemäß seinem internen Sicherheitsmanagementsystem und unter Einhaltung der in Anlage XI vorgesehenen Mindesthäufigkeit festzulegen.

Bei jeder dieser Überprüfungen bestätigt der Aussteller der Bescheinigung durch einen Vermerk auf dieser Bescheinigung und einen entsprechenden Eintrag in dem in Artikel 37/14 § 1 Nr. 1 vorgesehenen Register, dass der Zugführer die im ersten Absatz erwähnten Anforderungen erfüllt.

Versäumt der Interessent eine regelmäßige Überprüfung oder ergibt die Überprüfung ein negatives Ergebnis, wird das in Artikel 37/15 vorgesehene Verfahren angewandt."

Art. 44 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/12 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/12 - Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses

Eine Bescheinigung wird ungültig, wenn ihr Inhaber nicht länger als Zugführer beschäftigt ist. Der Inhaber erhält jedoch eine beglaubigte Kopie der Bescheinigung und sämtlicher Nachweise seiner Ausbildung, seiner Qualifikation, seiner Berufserfahrung und seiner beruflichen Befähigung. Sollte ein Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den betreffenden Zugführer später einstellen, tragen sie diesen Unterlagen bei der Ausstellung der Bescheinigung Rechnung."

Art. 45 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/13 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/13 - Aussetzung oder Entziehung der Bescheinigung

Bei Entziehung der Fahrerlaubnis aus gleich welchem Grund wird auch die Bescheinigung entzogen.

Die Bescheinigung wird entweder ausgesetzt oder entzogen:

— in den in Artikel 37/15 und 37/26 § 4 Nr. 3 erwähnten Fällen,

— bei Aussetzung oder Entziehung der Fahrerlaubnis aus gleich welchem Grund."

Art. 46 - In Abschnitt 3, eingefügt durch Artikel 38, wird ein Artikel 37/14 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/14 - Register und Informationsaustausch

§ 1 - Jedes Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:

1. führen ein Register aller ausgestellten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Bescheinigungen oder Kopien von Bescheinigungen, oder sorgen dafür, dass ein solches Register geführt wird. Dieses Register enthält die Daten jeder Bescheinigung sowie die Daten zu den in Artikel 37/11 vorgesehenen regelmäßigen Überprüfungen. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren,

2. arbeiten mit der Sicherheitsbehörde zusammen, um mit ihr Informationen auszutauschen und ihr Zugang zu den benötigten Daten zu geben,

3. erteilen den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten auf deren Anfrage Auskünfte über den Inhalt dieser Bescheinigungen, sofern das aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Tätigkeiten erforderlich ist.

§ 2 - Jeder Zugführer hat Zugang zu seinen in den Registern der Eisenbahnunternehmen oder des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur gespeicherten Daten und erhält auf Antrag eine Kopie dieser Daten.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit der Agentur zusammen, um die Interoperabilität des in § 1 erwähnten Registers zu gewährleisten."

Art. 47 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 4 — Überwachung von Zugführern durch die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur".

Art. 48 - In Abschnitt 4, eingefügt durch Artikel 47, wird ein Artikel 37/15 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/15 - § 1 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sind verpflichtet, dafür zu sorgen und zu überprüfen, dass die Fahrerlaubnisse und die Bescheinigungen der von ihnen beschäftigten oder unter Vertrag genommenen Zugführer gültig sind.

Sie richten ein System zur Überwachung ihrer Zugführer ein. Stellen die Ergebnisse einer solchen Überwachung die berufliche Befähigung eines Zugführers und die Aufrechterhaltung seiner Fahrerlaubnis oder seiner Bescheinigung in Frage, so ergreift das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen.

§ 2 - Ist ein Zugführer der Ansicht, dass sein Gesundheitszustand seine berufliche Eignung in Frage stellt, so hat er je nach Sachlage unverzüglich das Eisenbahnunternehmen oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur davon zu unterrichten.

Sobald ein Eisenbahnunternehmen oder ein Betreiber der Eisenbahninfrastruktur davon Kenntnis hat oder von einem Arzt darüber unterrichtet wird, dass der Gesundheitszustand eines Zugführers sich so weit verschlechtert hat, dass seine berufliche Eignung in Frage gestellt ist, ergreift es bzw. er unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich einer Untersuchung und gegebenenfalls der Entziehung der Bescheinigung sowie der Aktualisierung des in Artikel 37/14 § 1 Nr. 1 erwähnten Registers. Darüber hinaus hat es bzw. er dafür zu sorgen, dass der Zugführer während seines Dienstes zu keinem Zeitpunkt unter dem Einfluss von Stoffen steht, die seine Konzentration, seine Aufmerksamkeit oder sein Verhalten beeinträchtigen können. Die Sicherheitsbehörde ist in jedem Fall unverzüglich zu unterrichten, wenn eine Arbeitsunfähigkeit länger als drei Monate andauert."

Art. 49 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 5 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 5 — Aufgaben und Entscheidungen der Sicherheitsbehörde"

Art. 50 - In Abschnitt 5, eingefügt durch Artikel 49, wird ein Artikel 37/16 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/16 - Aufgaben der Sicherheitsbehörde

§ 1 - Ungeachtet des Artikels 12 Nr. 11 nimmt die Sicherheitsbehörde in transparenter und nicht diskriminierender Weise folgende Aufgaben wahr:

1. Erteilung und Aktualisierung von Fahrerlaubnissen und Ausstellung von Duplikaten gemäß den Artikeln 37 und 37/2,

2. Gewährleistung der Durchführung regelmäßiger Überprüfungen und/oder Kontrollen gemäß Artikel 37/3,

3. Aussetzung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und - an den Aussteller der betreffenden Bescheinigung gerichtete - mit Gründen versehene Beantragung zur Aussetzung von Bescheinigungen gemäß Artikel 37/26,

4. Anerkennung von Personen oder Stellen gemäß den Artikeln 37/19 und 37/20,

5. Gewährleistung, dass ein Register der gemäß Artikel 37/17 zugelassenen oder anerkannten Personen und Stellen veröffentlicht und aktualisiert wird,

6. Führung und Aktualisierung eines Registers der Fahrerlaubnisse gemäß Artikel 37/3 und Artikel 37/6 § 1 Nr. 1,

7. Überwachung des Verfahrens für die Zertifizierung der Zugführer gemäß Artikel 37/24,

8. Durchführung der in Artikel 37/26 vorgesehenen Kontrollen,

9. Festlegung nationaler Kriterien für Prüfer gemäß Artikel 37/22 Absatz 5.

§ 2 - Im Vorfeld der Erteilung einer Fahrerlaubnis reagiert die Sicherheitsbehörde umgehend auf Informationsanträge und legt unverzüglich etwaige Ersuchen um zusätzliche Informationen vor.

§ 3 - Dem Arbeitgeber und dem Zugführer steht innerhalb der Sicherheitsbehörde das Verfahren einer Verwaltungsbeschwerde zur Verfügung zwecks Überprüfung von Entscheidungen einer anderen Instanz als der Sicherheitsbehörde, und zwar über alle im Rahmen des vorliegenden Gesetzes gestellten Anträge.

Art. 51 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 6 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 6 — Schulung und Prüfung der Zugführer".

Art. 52 - In Abschnitt 6, eingefügt durch Artikel 51, wird ein Artikel 37/17 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/17 - Schulung, Prüfungen, Anerkennung

Die Schulungspersonen und -zentren werden für die in den Artikeln 37/19 Absatz 1, 37/20 Absatz 1 und 2 und 37/22 erwähnten Aufgaben von der Sicherheitsbehörde anerkannt.

Die Anerkennung verpflichtet die Schulungspersonen und -zentren zur Gewährleistung eines gerechten und nichtdiskriminierenden Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer, immer wenn derartige Schulungen für die Erfüllung von Bedingungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung oder gegebenenfalls der Sicherheitszulassung notwendig sind.

Die Anerkennung verpflichtet die Schulungspersonen und -zentren, den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur qualitativ hochwertige Schulungen zu ermöglichen, und zwar zu einem annehmbaren und nichtdiskriminierenden Preis, der im Verhältnis zu den Kosten steht und eine Gewinnspanne beinhalten darf.

Die Anerkennung erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit und aufgrund der Auswertung der Unterlagen.

Das Kriterium der Unabhängigkeit findet keine Anwendung bei Ausbildungen mit Bezug auf:

- die in Anlage VIII erwähnten allgemeinen Fachkenntnisse,
- die in Anlage X Absatz 8 erwähnten Sprachkenntnisse,
- die in Anlage IX erwähnten Fachkenntnisse über das Rollmaterial,
- die in Anlage X Absatz 1 bis 7 erwähnten Fachkenntnisse über die Infrastrukturen.

Die Sicherheitsbehörde sorgt für die Veröffentlichung und Aktualisierung des Registers der Personen und Stellen, die kraft dieses Gesetzes anerkannt worden sind."

Art. 53 - In Abschnitt 6, eingefügt durch Artikel 51, wird ein Artikel 37/18 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/18 - Schulung

Die Schulung von Zugführern umfasst einen Teil, der sich auf die Fahrerlaubnis bezieht und die allgemeinen Fachkenntnisse zum Gegenstand hat, und einen Teil, der sich auf die Bescheinigung bezieht und die spezifischen Fachkenntnisse zum Gegenstand hat.

Die sich bewerbenden Zugführer haben einen fairen und nicht diskriminierenden Zugang zu der Schulung, die zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Ausstellung der Bescheinigung erforderlich ist."

Art. 54 - In Abschnitt 6, eingefügt durch Artikel 51, wird ein Artikel 37/19 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/19 - Schulung - Fahrerlaubnis

Die Schulungsaufgaben bezüglich der in Artikel 37/1 Absatz 6 erwähnten allgemeinen Fachkenntnisse werden von Personen oder Schulungszentren wahrgenommen, die gemäß Artikel 37/17 anerkannt sind.

Bei der Fahrerlaubnis gilt für die Anerkennung der beruflichen Qualifikation von Zugführern, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind und ihren Schulungsnachweis in einem Drittland erworben haben, weiterhin die durch die Richtlinie 2005/36/EG festgelegte allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise."

Art. 55 - In Abschnitt 6, eingefügt durch Artikel 51, wird ein Artikel 37/20 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/20 - Schulung - Bescheinigung

Die Schulungsaufgaben bezüglich der in Artikel 37/9 Absatz 2 erwähnten Sprachkenntnisse und der in Artikel 37/9 Absatz 4 erwähnten Befähigung für die Fahrzeuge werden von Personen oder Schulungszentren wahrgenommen, die gemäß Artikel 37/17 anerkannt sind.

Die Schulungsaufgaben bezüglich der in Artikel 37/9 Absatz 3 erwähnten Infrastrukturkenntnisse, einschließlich der Streckenkenntnis und der Kenntnis der Betriebsvorschriften und -verfahren, werden von Personen oder Schulungszentren wahrgenommen, die gemäß Artikel 37/17 anerkannt sind.

Es ist ein Verfahren der ständigen Weiterbildung einzurichten, um zu gewährleisten, dass die Befähigung des Personals aufrechterhalten wird gemäß Anlage II Nummer 2.1 Buchstabe e."

Art. 56 - In Abschnitt 6, eingefügt durch Artikel 51, wird ein Artikel 37/21 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/21 - Rückforderung von Schulungskosten

Sollte ein Zugführer eines Eisenbahnunternehmens oder eines Betreibers der Eisenbahninfrastruktur freiwillig seine Stelle für ein anderes Eisenbahnunternehmen oder einen anderen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verlassen, zahlt dieses andere Eisenbahnunternehmen oder dieser andere Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dem vorherigen Arbeitgeber eine Entschädigung, um dessen Investitionen in die Schulung des oben erwähnten Zugführers auszugleichen."

Die in Abschnitt 1 erwähnte Entschädigung wird auf angemessene Weise festgelegt, und zwar unter Berücksichtigung:

- des Zeitraums zwischen dem Ende der Schulung und der Einstellung des Zugführers,
- des direkten Nutzens der Schulung für den neuen Arbeitgeber.

Art. 57 - In Abschnitt 6, eingefügt durch Artikel 51, wird ein Artikel 37/22 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/22 - Prüfungen

Für den Teil, der sich auf die Fahrerlaubnis bezieht, werden die Prüfungen zur Kontrolle der geforderten Qualifikationen und die damit beauftragten Schulungszentren unter den anerkannten Personen und Stellen dann bestimmt, wenn das Verfahren zur Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß Artikel 37/2 Absatz 2 festlegt wird.

Für den Teil, der sich auf die Bescheinigung bezieht, werden die Prüfungen zur Kontrolle der geforderten Qualifikationen und die damit beauftragten Schulungspersonen und -zentren vom Eisenbahnunternehmen oder vom Infrastrukturbetreiber unter den anerkannten Personen und Stellen dann bestimmt, wenn das Verfahren zur Erteilung der Bescheinigung gemäß Artikel 37/10 festlegt wird.

Die in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Prüfungen werden so durchgeführt, dass jegliche Interessenkonflikte ausgeschlossen sind.

Was die in Absatz 2 erwähnten Prüfungen betrifft, darf die vom König als Prüfer anerkannte Person dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angehören, das bzw. der die Bescheinigung ausstellt.

Für die Auswahl der Prüfer und Prüfungen können auf der Grundlage eines von der Agentur ausgearbeiteten Entwurfs europäische Kriterien zugrunde gelegt werden. Bis zum Inkrafttreten solcher Kriterien erfolgt die Auswahl auf der Grundlage nationaler Kriterien.

Die Schulung wird mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung beschlossen. Das Fahrkönnen wird auf Fahrten im Netz bewertet. Zur Prüfung der Anwendung der Betriebsvorschriften und der Leistung des Zugführers in besonders schwierigen Situationen können Simulatoren eingesetzt werden."

Art. 58 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 7 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 7 — Anderes mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautes Zugpersonal".

Art. 59 - In Abschnitt 7, eingefügt durch Artikel 58, wird ein Artikel 37/23 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/23 - Schulung, Genehmigung"

§ 1 - Das andere mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Zugpersonal muss einer Schulung folgen, die mit Prüfungen beschlossen wird. Bei Bestehen dieser Prüfungen wird eine Bescheinigung für Zugbegleiter ausgestellt.

Die mit der Schulung des anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonals beauftragten Schulungspersonen oder -zentren werden von der Sicherheitsbehörde anerkannt.

Die Anerkennung verpflichtet die Schulungspersonen und -zentren zur Gewährleistung eines gerechten und nichtdiskriminierenden Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten für das andere mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Zugpersonal, immer wenn derartige Schulungen für die Erfüllung von Bedingungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung oder gegebenenfalls der Sicherheitszulassung notwendig sind.

Die Anerkennung verpflichtet die Schulungspersonen und -zentren, den Eisenbahnunternehmen qualitativ hochwertige Schulungen zu ermöglichen, und zwar zu einem annehmbaren und nichtdiskriminierenden Preis, der im Verhältnis zu den Kosten steht und eine Gewinnspanne beinhalten darf.

Das Anerkennungsverfahren erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Die Sicherheitsbehörde sorgt für die Veröffentlichung und Aktualisierung des Registers der Personen und Stellen, die kraft des vorliegenden Gesetzes anerkannt worden sind.

§ 2 - Die Bescheinigung für Zugbegleiter ist Eigentum ihres Inhabers und wird von der Sicherheitsbehörde ausgestellt.

Eine Bescheinigung für Zugbegleiter darf nur Personen ausgestellt werden, die das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben.

§ 3 - Die in anderen Mitgliedstaaten des europäischen Wirtschaftsraums ansässigen Zugbegleiter, die in Belgien Dienstleistungen erbringen möchten, teilen dies vorher anhand der in Artikel 9 § 2 des Gesetzes vom 12. Februar 2008 zur Einführung eines neuen allgemeinen Rahmens für die Anerkennung von EG-Berufsqualifikationen erwähnten schriftlichen Erklärung mit, und dies ohne Angabe der Informationen bezüglich des Versicherungsschutzes oder anderer Mittel zur persönlichen oder kollektiven Absicherung in Sachen Berufshaftpflicht. Dieser Erklärung werden jedoch die in Artikel 9 § 2 desselben Gesetzes erwähnten Dokumente beigelegt. Die Sicherheitsbehörde wendet systematisch das in Artikel 9 § 4 desselben Gesetzes erwähnte Verfahren an. Sie überprüft insbesondere, ob die Bescheinigungen bezüglich der Sprachkenntnisse des Kandidaten gemäß der Vorschrift der TSI "Verkehrsbetrieb", die die für Sicherheitsaufgaben erforderlichen Sprachniveaus festlegt, erstellt wurden."

Art. 60 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 8 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 8 — Kontrollen und Sanktionen"

Art. 61 - In Abschnitt 8, eingefügt durch Artikel 60, wird ein Artikel 37/24 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/24 - Qualitätsnormen"

Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass alle Tätigkeiten, die mit der Schulung, der Beurteilung der Fähigkeiten und der Aktualisierung der Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen im Zusammenhang stehen, im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen ständig überwacht werden. Diese Verpflichtung gilt nicht für Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen erfasst werden, die von den Eisenbahnunternehmen und vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß Titel II Kapitel IV eingerichtet wurden."

Art. 62 - In Abschnitt 8, eingefügt durch Artikel 60, wird ein Artikel 37/25 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/25 - Unabhängige Beurteilung"

Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass alle fünf Jahre und das erste Mal 2014 eine unabhängige Beurteilung der Verfahren zum Erwerb und zur Beurteilung der Fachkenntnisse und der Befähigung sowie des Systems für die Erteilung von Fahrerlaubnissen und die Ausstellung von Bescheinigungen vorgenommen wird. Das gilt nicht für Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen erfasst werden, die von den Eisenbahnunternehmen und den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2004/49/EG eingerichtet wurden. Die Beurteilung wird von qualifizierten Personen vorgenommen, die selber die betreffenden Tätigkeiten nicht ausüben.

Die Ergebnisse dieser unabhängigen Beurteilungen werden ordnungsgemäß dokumentiert und der Sicherheitsbehörde vorgelegt. Die Sicherheitsbehörde empfiehlt dem Minister, die Maßnahmen zu ergreifen zur Behebung aller bei der unabhängigen Beurteilung aufgedeckten Mängel."

Art. 63 - In Abschnitt 8, eingefügt durch Artikel 60, wird ein Artikel 37/26 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/26 - Kontrollen durch die Sicherheitsbehörde"

§ 1 - Die Sicherheitsbehörde kann jederzeit die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um an Bord von Zügen, die das belgische Netz befahren, zu überprüfen, ob die Zugführer die gemäß vorliegendem Gesetz erteilten Dokumente vorweisen können.

§ 2 - Ungeachtet der in § 1 vorgesehenen Überprüfung kann die Sicherheitsbehörde bei fahrlässigem Verhalten am Arbeitsplatz prüfen, ob der jeweilige Zugführer die in Artikel 37/9 Absatz 3 und 4 erwähnten Anforderungen erfüllt.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde kann Untersuchungen durchführen, um zu überprüfen, ob die Zugführer, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Prüfer und Schulungszentren vorliegendes Gesetz einhalten.

§ 4 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass ein Zugführer eine oder mehrere geforderte Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, ergreift sie folgende Maßnahmen:

1. Handelt es sich um eine von der Sicherheitsbehörde erteilte Fahrerlaubnis, setzt die Sicherheitsbehörde die Fahrerlaubnis aus. Diese Aussetzung erfolgt je nach Umfang der für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs verursachten Probleme vorübergehend oder auf Dauer. Die Sicherheitsbehörde notifiziert dem Interessierten und seinem Arbeitgeber unverzüglich ihre mit Gründen versehene Entscheidung. Sie teilt mit, nach welchem Verfahren die Fahrerlaubnis wiedererlangt werden kann.

2. Handelt es sich um eine von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats erteilte Fahrerlaubnis, wendet die Sicherheitsbehörde sich durch einen mit Gründen versehenen Antrag auf eine zusätzliche Kontrolle oder auf Aussetzung der Fahrerlaubnis an diese Behörde. Die Sicherheitsbehörde setzt die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden von ihrem mit Gründen versehenen Antrag in Kenntnis. Bis zur Notifizierung der Entscheidung der Behörde, die die Fahrerlaubnis erteilt hat, kann die Sicherheitsbehörde einem Zugführer den Fahrbetrieb auf dem belgischen Netz untersagen. Wenn die Sicherheitsbehörde selber auch einen mit Gründen versehenen Antrag bezüglich einer Fahrerlaubnis, die sie selbst erteilt hat, erhält, prüft sie diesen Antrag innerhalb von vier Wochen und notifiziert sie der beantragenden Behörde ihre Entscheidung. Die Sicherheitsbehörde unterrichtet auch in diesem Fall die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden von ihrer Entscheidung.

3. Handelt es sich um eine Bescheinigung, wendet die Sicherheitsbehörde sich an den Aussteller dieser Bescheinigung und verlangt entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung. Der Aussteller ergreift die erforderlichen Maßnahmen und setzt die Sicherheitsbehörde innerhalb von vier Wochen davon in Kenntnis. Bis zur Vorlage der Benachrichtigung durch den Aussteller kann die Sicherheitsbehörde dem betreffenden Zugführer den Fahrbetrieb auf dem belgischen Netz untersagen; sie setzt die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden davon in Kenntnis.

Die Sicherheitsbehörde nimmt binnen zehn Tagen ab Erhalt der in Absatz 1 Nr. 3 erwähnten Benachrichtigung Stellung zur eventuellen Aufrechterhaltung des von ihr ausgesprochenen Fahrverbotes auf dem belgischen Netz.

Unbeschadet von Artikel 27 des Gesetzes über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ergreift die Sicherheitsbehörde, wenn sie der Auffassung ist, dass ein bestimmter Zugführer eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs darstellt, in jedem Fall unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, indem sie beispielsweise den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auffordert, den Zug anzuhalten, und dem betreffenden Zugführer den Fahrbetrieb auf dem belgischen Netz so lange wie nötig untersagt. Sie unterrichtet die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden von einer solchen Entscheidung.

Die Sicherheitsbehörde notifiziert dem betroffenen Zugführer und seinem Arbeitgeber unverzüglich ihre mit Gründen versehene Entscheidung und teilt gegebenenfalls mit, unter welchen Bedingungen und nach welchem Verfahren die Bescheinigung wiedererlangt werden kann, unbeschadet des in Artikel 37/16 § 3 vorgesehenen Regressanspruchs.

In jedem Fall aktualisiert die Sicherheitsbehörde das in Artikel 37/6 erwähnte Register.

§ 5 - Ist die Sicherheitsbehörde der Auffassung, dass eine von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats aufgrund von § 4 getroffene Entscheidung die einschlägigen Kriterien nicht erfüllt, so wird die Europäische Kommission mit dieser Frage befasst. Die Sicherheitsbehörde kann das gemäß § 4 einem Zugführer gegenüber ausgesprochene und in seinem Staatsgebiet geltende Fahrverbot aufrechterhalten, bis die Europäische Kommission ihre Stellungnahme abgegeben hat."

Art. 64 - In Titel II Kapitel V desselben Gesetzes wird ein Abschnitt 9 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 9 — Vollmachtenerteilungen an den König".

Art. 65 - In Abschnitt 9, eingefügt durch Artikel 64, wird ein Artikel 37/27 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 37/27 - § 1 - In Sachen Fahrerlaubnisse für Zugführer erlässt der König Folgendes:

1. bis zur Annahme eines europäischen Musters: die Vorschriften, wie in Anlage V bestimmt, mit denen jede in Artikel 37 erwähnte Fahrerlaubnis übereinstimmen muss,

2. die Kriterien für die Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der in Artikel 37/1 Absatz 4 erwähnten ärztlichen Untersuchung betraut sind, und die Modalitäten für diese Untersuchung; diese Modalitäten müssen mindestens die in Anlage VI Abschnitt 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1 bestimmten Kriterien erfüllen,

3. die Kriterien für die Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der in Artikel 37/1 Absatz 5 erwähnten arbeitspsychologischen Untersuchung betraut sind, und die Modalitäten für diese Untersuchung; diese Modalitäten müssen mindestens die in Anlage VI Abschnitt 2.2 bestimmten Kriterien erfüllen,

4. die Modalitäten für die in Artikel 37/1 Absatz 6 erwähnte Fachprüfung über die in Anhang VIII erwähnten allgemeinen Sachgebiete,

5. auf Stellungnahme der Sicherheitsbehörde: das Verfahren für die in Artikel 37/2 erwähnte Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis, die Aktualisierung der in der Fahrerlaubnis enthaltenen Daten, eine Erneuerung oder den Erhalt eines Duplikats,

6. das für die in Artikel 37/3 Absatz 1 erwähnten regelmäßigen Überprüfungen einzuhaltende Verfahren; dabei kann er auch ihre Häufigkeit erhöhen,

7. die Daten über jede Fahrerlaubnis, die in dem in Artikel 37/6 § 1 erwähnten Register enthalten sein müssen.

§ 2 - In Sachen Bescheinigungen für Zugführer erlässt der König Folgendes:

1. die Vorschriften, mit denen jede in Artikel 37/8 erwähnte Bescheinigung übereinstimmen muss,

2. inwiefern der Inhaber der Bescheinigung die in Artikel 37/9 Absatz 2 erwähnten Sprachbedingungen erfüllen muss; dabei müssen mindestens die in Anlage X Abschnitt 8 erwähnten Kenntnisse vorhanden sein,

3. die Sachgebiete, über die anhand der in Artikel 37/9 Absatz 3 erwähnten Prüfung geprüft wird; zu diesen Sachgebieten gehören mindestens diejenigen, die in Anlage X angegeben sind,

4. die Sachgebiete, über die anhand der in Artikel 37/9 Absatz 4 erwähnten Prüfung geprüft wird; zu diesen Sachgebieten gehören mindestens diejenigen, die in Anlage IX angegeben sind,

5. gemäß Anlage XI: die für die in Artikel 37/11 Absatz 1 erwähnten Prüfungen und/oder Kontrollen einzuhaltenden minimalen Periodizitäten,

6. die Daten über jede Bescheinigung, die in dem in Artikel 37/14 § 1 Nr. 1 erwähnten Register enthalten sein müssen,

7. die Modalitäten für die in Artikel 37/15 § 2 Absatz 2 erwähnte Prüfung.

§ 3 - In Sachen Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen für Zugführer legt der König die Regeln fest, die zur Vermeidung des Risikos einer Fälschung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen und einer Veränderung des Inhalts der in Artikel 37/6 und 37/14 erwähnten Register erforderlich sind.

§ 4 - In Sachen Schulung und Prüfung für Zugführer bestimmt der König:

1. durch einen im Ministerrat beratenen Erlass: die Modalitäten für die Organisation und den Mindestinhalt der in Artikel 37/17 erwähnten Schulung und der Prüfungen sowie die Modalitäten für die Ausstellung der Dokumente, die Beweiskraft haben für die Schulung, an der die Zugführer teilgenommen haben, und für die Prüfungen, die sie abgelegt haben,

2. durch einen im Ministerrat beratenen Erlass: die Bedingungen, die die Schulungspersonen oder Schulungszentren erfüllen müssen, um gemäß Artikel 37/17 Absatz 2 anerkannt zu werden, und das Verfahren für die Anerkennung,

3. die in Artikel 37/19 Absatz 1 erwähnten, für den Erhalt der Fahrerlaubnis erforderlichen allgemeinen Fachkenntnisse und die in Artikel 37/20 erwähnten, für den Erhalt der Bescheinigung erforderlichen spezifischen Fachkenntnisse,

4. gemäß den in Anlage VII erwähnten Kriterien: die Methode für die in den Artikeln 37/17 bis 37/21 erwähnte Schulung,

5. gemäß den in Anlage VIII erwähnten Kriterien für die Fahrerlaubnis und den in Anlage IX und X erwähnten Kriterien für die Bescheinigung: die detaillierten Ziele der in den Artikeln 37/17 bis 37/21 erwähnten Schulung,

6. auf Stellungnahme der Sicherheitsbehörde: die nationalen Kriterien, denen die Auswahl der Prüfer und der Prüfungen bis zum Inkrafttreten der in Artikel 37/22 Absatz 5 erwähnten europäischen Kriterien unterliegt.

§ 5 - In Sachen Zertifizierung des anderen Zugpersonals bestimmt der König:

1. durch einen im Ministerrat beratenen Erlass: die Modalitäten für die Organisation und den Mindestinhalt der in Artikel 37/23 § 1 erwähnten Schulung und der Prüfungen sowie die Modalitäten für die Ausstellung der Dokumente, die Beweiskraft haben für die Schulung, an der das andere mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Zugpersonal teilnehmen muss, und für die Prüfungen, die es abzulegen hat,

2. durch einen im Ministerrat beratenen Erlass: die Bedingungen, die die Schulungspersonen oder Schulungszentren, die mit der Schulung des anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonals betraut sind, erfüllen müssen, um gemäß Artikel 37/23 § 1 Absatz 3 anerkannt zu werden, und das Verfahren für die Anerkennung,

3. die Anforderungen, mit denen die in Artikel 37/23 § 1 Absatz 1 erwähnte Bescheinigung für Zugbegleiter übereinstimmen muss, sowie die psychologischen, medizinischen und fachlichen Bedingungen, die der Inhaber erfüllen muss, damit ihm die Bescheinigung ausgestellt wird,

4. die Modalitäten für die Erteilung, Erneuerung, Überprüfung, Aussetzung oder Entziehung der in Artikel 37/23 § 1 Absatz 1 erwähnten Bescheinigung für Zugbegleiter."

Art. 66 - In Titel II desselben Gesetzes wird die Überschrift von Kapitel VI wie folgt ersetzt:

"KAPITEL VI — Instandhaltung der Fahrzeuge"

Art. 67 - In Titel II Kapitel VI desselben Gesetzes wird Artikel 38 wie folgt ersetzt:

"Art. 38 - Die für die Instandhaltung zuständige Stelle

Der Inhaber jedes Fahrzeugs weist diesem vor Inbetriebnahme oder Benutzung auf dem Netz eine Stelle zu, die für die Instandhaltung zuständig ist. Diese Stelle wird in das NFR eingetragen.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle kann unter anderem ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder der Inhaber sein."

Art. 68 - In Titel II Kapitel VI desselben Gesetzes wird Artikel 39 wie folgt ersetzt:

"Art. 39 - Verantwortung der für die Instandhaltung zuständige Stelle

Unabhängig von der Verantwortung, die die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur für die in Artikel 21 erwähnte sichere Betreibung eines Zuges tragen, sorgt die für die Instandhaltung zuständige Stelle anhand eines Instandhaltungssystems dafür, dass die Fahrzeuge, deren Instandhaltung sie gewährleistet, sich in einem sicheren Betriebszustand befinden. Zu diesem Zweck sorgt die für die Instandhaltung zuständige Stelle dafür, dass die Fahrzeuge wie folgt instand gehalten werden:

1. gemäß dem Instandhaltungsbuch eines jeden Fahrzeugs und

2. gemäß den geltenden Vorschriften, einschließlich Instandhaltungsvorschriften und Bestimmungen mit Bezug auf die TSI.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Instandhaltung selber durch oder gibt sie in Auftrag."

Art. 69 - In Titel II Kapitel VI desselben Gesetzes wird Artikel 40 wie folgt ersetzt:

"Art. 40 - Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle

Handelt es sich um Güterwagen, muss jede für die Instandhaltung zuständige Stelle durch eine Stelle zertifiziert werden, die gemäß dem im Königlichen Erlass vom 31. Januar 2006 zur Schaffung des BELAC-Systems zur Akkreditierung von Einrichtungen für die Konformitätsprüfung vorgesehenen Verfahren akkreditiert ist.

Wenn die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist, wird die Konformität mit den Vorschriften, die in dem vom König auf der Grundlage der in Artikel 41 erwähnten Anforderungen festzulegenden Zertifizierungssystem enthalten sind, in Abweichung von Absatz 1 gemäß den in Titel II Kapitel IV erwähnten Verfahren durch die Sicherheitsbehörde geprüft und für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Sicherheitszulassung bzw. für das Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung bestätigt."

Art. 70 - In Titel II Kapitel VI desselben Gesetzes wird Artikel 41 wie folgt ersetzt:

"Art. 41 - Zertifizierungssystem der für die Instandhaltung zuständigen Stelle

Das Zertifizierungssystem der für die Instandhaltung zuständigen Stelle muss mindestens die Einhaltung der in Artikel 39 erwähnten und der nachfolgenden Anforderungen bestätigen:

1. Das Instandhaltungssystem wird von der für die Instandhaltung zuständigen Stelle festgelegt,
2. die Vorlage und Gültigkeit der Bescheinigung, die der für die Instandhaltung zuständigen Stelle ausgestellt wird,
3. die Kriterien für die Akkreditierung oder die Anerkennung der mit der Ausstellung der Bescheinigungen befassten Stellen sowie der für das Funktionieren des Zertifizierungssystems erforderlichen Kontrollen,
4. das Datum der Inbetriebnahme des Zertifizierungssystems, eine Übergangsperiode von einem Jahr für bereits bestehende für die Instandhaltung zuständige Stellen einbezogen.

Der König bestimmt das Verfahren, das für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen erforderlich ist, in Übereinstimmung mit den in Absatz 1 erwähnten Anforderungen.

Bis zum Inkrafttreten der von der Agentur erstellten europäischen Kriterien legt der König nationale Kriterien fest."

Art. 71 - In Titel II Kapitel VI desselben Gesetzes wird Artikel 42 wie folgt ersetzt:

"Art. 42 - Gültigkeit

Die Bescheinigungen, die von den anderen Mitgliedstaaten gemäß den Anforderungen 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 sowie 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 Eisenbahnsicherheit) ausgestellt werden, sind auf belgischem Staatsgebiet gültig."

Art. 72 - In Titel II Kapitel VI desselben Gesetzes wird ein Artikel 42/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 42/1 - Abweichungen

Der König kann bestimmen, dass die Verpflichtung zur Identifizierung und Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle durch andere Anforderungen gewährleistet wird, und zwar in folgenden Fällen:

1. in Drittländern registrierte und gemäß den Rechtsvorschriften dieses Landes instand gehaltene Fahrzeuge,
2. Fahrzeuge, die Schienenwege oder Bahnlinien mit einem anderen Gleisabstand als dem des Haupteisenbahnnetzes innerhalb der Gemeinschaft befahren und für die die Konformität mit den in Artikel 39 Absatz 1 und 2 erwähnten Anforderungen durch internationale Abkommen mit Drittländern gewährleistet wird,
3. in Artikel 4 erwähnte Fahrzeuge sowie Spezial- oder Militärmaterialtransporte, für die die nationale Sicherheitsbehörde vor Inbetriebnahme eine Ad-hoc-Genehmigung ausstellen muss. In diesem Fall werden die Abweichungen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren gewährt.

Diese anderen Anforderungen finden Anwendung durch Abweichungen, die von der Sicherheitsbehörde gewährt werden:

1. bei der Registrierung der Fahrzeuge, was die Identifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft,
2. bei der Ausstellung der Sicherheitszulassung und der Sicherheitsbescheinigungen an die Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreiber, was die Identifizierung oder die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

Die in Absatz 2 erwähnten Abweichungen werden im Jahresbericht über die Sicherheit, erwähnt in Artikel 15, identifiziert und gerechtfertigt."

Art. 73 - Artikel 45 desselben Gesetzes wird wie folgt abgeändert:

1. Absatz 2 wird wie folgt ersetzt:

"Die Untersuchungsstelle kann alle in Absatz 1 nicht erwähnten Betriebsunfälle und -störungen oder den Betrieb beeinträchtigenden Unfälle oder Störungen untersuchen, und dies gemäß den vom König festgelegten Modalitäten."

2. der Artikel wird durch zwei Absätze mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Die Untersuchungsstelle erstellt und aktualisiert eine Datenbank aller Betriebsunfälle und -störungen sowie aller Untersuchungen und Analysen von Unfällen und Störungen und der sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen.

Die Sicherheitsbehörde hat Zugriff auf die in Absatz 3 erwähnte Datenbank."

Art. 74 - Artikel 60 desselben Gesetzes wird wie folgt ersetzt:

"Art. 60 - Die Bestimmungen von Titel II Kapitel V - Kapitel, dessen Fassung Titel II Kapitel V, eingefügt durch das Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, vorausgeht - bleiben anwendbar, bis die Bestimmungen des neuen Kapitels V schrittweise anwendbar gemacht worden sind. Diese Bestimmungen werden wie folgt anwendbar gemacht:

1. Spätestens ab dem 30. Oktober 2011 werden die Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen den Zugführern, die grenzüberschreitende Dienste, Kobotage- oder Gütertransportdienste in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften verrichten oder die in mindestens zwei Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften arbeiten, gemäß den Bestimmungen von Titel II neues Kapitel V erteilt bzw. ausgestellt, vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 60/1 Absatz 1 und 2.

Ab demselben Datum werden alle Zugführer, die die oben erwähnten Dienste verrichten, die Zugführer einbezogen, die noch keine Fahrerlaubnis oder Bescheinigung gemäß Titel II neues Kapitel V erhalten haben, den in Artikel 37/3 und 37/11 erwähnten regelmäßigen Überprüfungen unterzogen.

2. Spätestens zwei Jahre nach Erstellung der in Artikel 37/6 und 37/14 erwähnten Register werden alle neuen Bescheinigungen und Fahrerlaubnisse gemäß Titel II neues Kapitel V ausgestellt bzw. erteilt, vorbehaltlich Artikel 60/1 Absatz 1 und 2.

3. Spätestens sieben Jahre nach Erstellung der in Artikel 37/6 und 37/14 erwähnten Register müssen alle Zugführer Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen gemäß vorliegendem Gesetz besitzen. Die mit der Erteilung bzw. Ausstellung betrauten Stellen berücksichtigen alle bereits erworbenen beruflichen Fähigkeiten eines jeden Zugführers, und dies in der Weise, dass diese Anforderung keine unnötige administrative oder finanzielle Belastung mit sich bringt. Dem Zugführer bereits vorher erteilte Berechtigungen werden soweit wie möglich beibehalten. Die mit der Erteilung bzw. Ausstellung betrauten Stellen können dennoch beschließen, dass ein Zugführer oder eine Gruppe von Zugführern, je nach Fall, zusätzliche Prüfungen ablegen und/oder an einer zusätzlichen Schulung teilnehmen muss, bevor die Fahrerlaubnisse und/oder Bescheinigungen auf der Grundlage des vorliegenden Gesetzes erteilt bzw. ausgestellt werden.“

Art. 75 - In dasselbe Gesetz wird ein Artikel 60/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 60/1 - Die Zugführer, die fahrberechtigt sind gemäß den Bestimmungen, die anwendbar waren, bevor Artikel 60 Nrn. 1 und 2 anwendbar wurde, können ihre beruflichen Tätigkeiten auf der Grundlage ihrer Rechte für eine maximale Dauer von sieben Jahren nach Erstellung der in Artikel 37/6 und 37/14 erwähnten Register fortsetzen.

Die Zertifizierung der anzulernenden Zugführer, die ein anerkanntes Lehr- und Schulungsprogramm oder eine anerkannte Schulung begonnen haben, bevor Artikel 60 Nr. 1 und 2 anwendbar wurde, erfolgt gemäß den Bestimmungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginspektion betrifft, bestanden.

Die Sicherheitsbehörde, die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sorgen dafür, dass regelmäßige Überprüfungen, wie sie in den Artikeln 37/3 und 37/11 erwähnt sind, schrittweise auch auf die Zugführer angewandt werden, die keine gemäß Richtlinie 2007/59/EG erteilten bzw. ausgestellten Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen besitzen.“

Art. 76 - Artikel 62 desselben Gesetzes wird aufgehoben.

Art. 77 - In dasselbe Gesetz werden die Anlagen V, VI, VII, VIII, IX, X und XI, die vorliegendem Gesetz als Anlagen beigelegt sind, eingefügt.

KAPITEL 4 — *Aufhebungs- und Schlussbestimmungen*

Art. 78 - Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass alle Bestimmungen annehmen, die für die Umsetzung von Artikel 10 § 3ter der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, eingefügt durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, erforderlich sind. Diese Bestimmungen können Bestimmungen des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur abändern, ersetzen, ergänzen oder aufheben.

Die dem König aufgrund von Absatz 1 übertragene Befugnis läuft am 3. Dezember 2011 aus.

Wenn ein aufgrund von Absatz 1 angenommener Erlass binnen einem Jahr nach seinem Inkrafttreten nicht durch Gesetz bestätigt wird, wird er als niemals wirksam gewesener Erlass betrachtet.

Art. 79 - Folgende Erlasse werden aufgehoben:

1. der Königliche Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur,
2. der Königliche Erlass vom 17. November 2003 zur Ausführung der Kapitel III, V und VI des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur,
3. der Ministerielle Erlass vom 14. März 2003 zur Ausführung von Artikel 100 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur,
4. der Ministerielle Erlass vom 19. Februar 2004 zur Billigung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Art. 80 - Die Artikel 37 und 46 treten am 30. Oktober 2011 in Kraft.

Artikel 59 tritt am 3. Dezember 2010 in Kraft.

Der König kann für das Inkrafttreten des in Absatz 2 erwähnten Artikels ein Inkrafttretungsdatum festlegen, das dem in diesem Absatz erwähnten Datum vorausgeht.

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 26. Januar 2010

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister
Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität
E. SCHOUPPE

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz
S. DE CLERCK

Anlage 1 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 5 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage V — Europäisches Muster der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung

1. Merkmale der Fahrerlaubnis für Zugführer

Die äußeren Merkmale der Fahrerlaubnis für Zugführer entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1.

Die Karte besteht aus Polycarbonat.

Die Verfahren, mit denen die Merkmale der Fahrerlaubnisse für Zugführer auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft werden, entsprechen der ISO-Norm 10373.

2. Inhalt der Fahrerlaubnis für Zugführer

Die Vorderseite der Fahrerlaubnis enthält folgende Angaben:

a) in großen Schrifttypen in Französisch, Niederländisch oder Deutsch die Aufschrift "Fahrerlaubnis für Zugführer",

b) die Aufschrift "Royaume de Belgique/Koninkrijk België/Königreich Belgien",

c) das Unterscheidungszeichen von Belgien, "BE", im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen,

d) Angaben, die bei Erteilung der Fahrerlaubnis unter Verwendung folgender Nummerierung einzutragen sind:

i) Name des Inhabers,

ii) Vorname(n) des Inhabers,

iii) Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers,

iv) Ausstellungsdatum der Fahrerlaubnis.

Anlage 2 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 6 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage VI — Medizinische Anforderungen

1. Allgemeine Anforderungen

1.1. Ein Zugführer darf nicht unter gesundheitlichen Störungen leiden oder Arzneimittel, Drogen oder Stoffe nehmen, die Folgendes auslösen können:

- plötzliche Bewusstlosigkeit,
- Verminderung der Aufmerksamkeit oder der Konzentration,
- plötzliche Handlungsunfähigkeit,
- Verlust des Gleichgewichts oder der Koordination,
- erhebliche Einschränkung der Mobilität.

1.2. Sehvermögen

Folgende Anforderungen an das Sehvermögen müssen erfüllt sein:

- Fern-Sehschärfe mit oder ohne Sehhilfe: 1,0; mindestens 0,5 für das schlechtere Auge,
- maximale Korrektur-Linsenstärke: Hyperopie + 5/Myopie - 8. Abweichungen sind in Ausnahmefällen und nach Einholung einer Stellungnahme eines Augenarztes zulässig. Die Entscheidung wird dann vom Arzt getroffen,
- Sehvermögen nahe und mittlere Entfernung: ausreichend, mit oder ohne Sehhilfe,
- Kontaktlinsen und Brillen sind zulässig, sofern sie regelmäßig von einem Spezialisten überprüft werden,
- normale Farbwahrnehmung: Verwendung eines anerkannten Tests wie des Ishihara-Tests, erforderlichenfalls ergänzt durch einen anderen anerkannten Test,
- Sichtfeld: vollständig,
- Sehvermögen beider Augen: effektiv; nicht erforderlich, wenn der Betreffende über eine angemessene Anpassung und ausreichende Kompensationserfahrung verfügt. Nur erforderlich, wenn der Betreffende das binokulare Sehvermögen nach Aufnahme der Tätigkeit verloren hat,
- binokulares Sehvermögen: effektiv,
- Erkennen farbiger Signale: die Prüfung erfolgt auf der Grundlage der Erkennung einzelner Farben, nicht auf der Grundlage relativer Unterschiede,
- Kontrastempfindlichkeit: gut,
- keine fortschreitenden Augenkrankheiten,
- Linsenimplantate, Keratotomien und Keratektomien sind nur zulässig, wenn sie jährlich oder in vom Arzt festgelegten regelmäßigen Abständen überprüft werden,
- Unempfindlichkeit gegen Blendung,
- farbige Kontaktlinsen und fotochromatische Linsen sind nicht zulässig. Linsen mit UV-Filter sind zulässig.

1.3. Anforderungen an das Hör- und Sprachvermögen

Ausreichendes, durch ein Audiogramm nachgewiesenes Hörvermögen, d.h.:

— ausreichendes Hörvermögen für ein Telefongespräch und die Fähigkeit, akustische Warnsignale und Funkmeldungen zu hören.

Dafür gelten folgende Richtwerte:

- Es darf kein Hördefizit von über 40 dB bei 500 und 1 000 Hz vorliegen,
- es darf kein Hördefizit von über 45 dB bei 2 000 Hz bei dem Ohr, das die schlechtere Schallleitung aufweist, vorliegen,
- keine Anomalie des Vestibularapparats,
- keine chronische Sprachstörung (aufgrund der Notwendigkeit, Mitteilungen laut und deutlich auszutauschen),
- die Verwendung von Hörhilfen ist in bestimmten Fällen zulässig.

1.4. Schwangerschaft

Schwangerschaft ist im Fall einer geringen Toleranz oder eines pathologischen Befunds als Grund für den vorübergehenden Ausschluss von Zugführerinnen zu betrachten. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von schwangeren Zugführerinnen sind einzuhalten.

2. Mindestinhalt der Einstellungsuntersuchung

2.1. Ärztliche Untersuchungen

- allgemeine ärztliche Untersuchung,
- Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Hörvermögen, Farbwahrnehmung),
- Blut- oder Urinanalysen, unter anderem, um eine eventuelle Zuckerkrankheit festzustellen, soweit sie zur Beurteilung der körperlichen Eignung des Bewerbers erforderlich sind,
- Ruhe-Elektrokardiogramm (EKG),
- Untersuchung auf psychotrope Stoffe, wie beispielsweise verbotene Drogen oder psychotrope Arzneimittel, sowie auf Alkoholmissbrauch, die die berufliche Eignung in Frage stellen,
- kognitive Fähigkeiten: Aufmerksamkeit und Konzentration, Gedächtnis, Wahrnehmungsfähigkeit, Urteilsvermögen,
- Kommunikation,
- psychomotorische Fähigkeiten: Reaktionsgeschwindigkeit, Koordination der Hände.

2.2. Arbeitspsychologische Untersuchungen

Die arbeitspsychologischen Untersuchungen sollen dem Eisenbahnunternehmen bei der Einstellung von Mitarbeitern und bei der Personalverwaltung helfen. Was den Inhalt der psychologischen Beurteilung anbelangt, so muss bei der Untersuchung festgestellt werden, dass der Bewerber keine nachgewiesenen arbeitspsychologischen Defizite, insbesondere in Bezug auf seine Einsatzfähigkeit, und keine relevanten Persönlichkeitsfaktoren aufweist, die eine sichere Ausübung seiner Tätigkeit beeinträchtigen könnten.

3. Regelmäßige Untersuchungen nach der Einstellung

3.1. Häufigkeit

Die ärztliche Untersuchung (körperliche Eignung) wird bis zum Alter von 55 Jahren mindestens alle drei Jahre durchgeführt, danach jährlich.

Zusätzlich zu dieser Häufigkeit erhöht der aufgrund von Artikel 53 zugelassene oder anerkannte Arzt die Häufigkeit der Untersuchungen, wenn der Gesundheitszustand des Mitarbeiters es erfordert.

Unbeschadet des Artikels 37/11 Absatz 1 wird eine entsprechende ärztliche Untersuchung durchgeführt, wenn Gründe für die Annahme bestehen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis oder einer Bescheinigung die in Anhang VI Abschnitt 1 genannten medizinischen Anforderungen nicht mehr erfüllt.

Die körperliche Eignung wird regelmäßig und nach jedem Arbeitsunfall sowie bei Arbeitsunterbrechungen nach einem Unfall mit Personen überprüft. Der nach Artikel 37/17 anerkannte Arzt kann - insbesondere nach einer krankheitsbedingten Arbeitsunterbrechung von mindestens 30 Tagen - die Durchführung einer entsprechenden zusätzlichen ärztlichen Untersuchung beschließen. Der Arbeitgeber muss den nach Artikel 37/17 anerkannten Arzt auffordern, die körperliche Eignung des Zugführers zu überprüfen, wenn er den Zugführer aus Sicherheitsgründen vom Dienst entbinden musste.

3.2. Mindestinhalt der regelmäßigen ärztlichen Untersuchung

Erfüllt ein Zugführer die Kriterien der Einstellungsuntersuchung, so umfassen die regelmäßigen Untersuchungen mindestens:

- eine allgemeine ärztliche Untersuchung,
- eine Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Hörvermögen, Farbwahrnehmung),
- eine Blut- oder Urinanalyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen Krankheiten entsprechend dem Ergebnis der klinischen Untersuchung,
- eine Untersuchung auf Drogen, sofern klinisch angezeigt.

Ferner muss bei Zugführern, die älter als 40 Jahre sind, ein Ruhe-EKG durchgeführt werden.

Gesehen, um dem Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, beigefügt zu werden.

Anlage 3 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 7 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage VII — Schulungsmethode

Die Schulung sollte eine ausgewogene Aufteilung in theoretische Aspekte (Unterricht und Vorführungen) und praktische Aspekte (Ausbildung am Arbeitsplatz, Fahrten unter Aufsicht und ohne Aufsicht auf Gleisen, die zu Schulungszwecken gesperrt sind) aufweisen.

Die computergestützte Schulung ist für das individuelle Lernen der Betriebsvorschriften, der Signalsysteme usw. zulässig.

Der Einsatz von Simulatoren ist zwar nicht zwingend vorgeschrieben, kann aber bei der Schulung von Zugführern sehr nützlich sein, da dadurch insbesondere das Verhalten in außergewöhnlichen Arbeitssituationen und selten anzuwendende Regeln geübt werden können. Simulatoren bieten den besonderen Vorzug eines "Learning-by-doing" für Ereignisse, die nicht in der Realität trainiert werden können. Grundsätzlich sollten Simulatoren der neuesten Generation eingesetzt werden.

Beim Erwerb von Streckenkenntnissen sollte der zu schulende Zugführer bevorzugt einen anderen Zugführer über einen ausreichenden Zeitraum bei Tag- und Nachtfahrten begleiten. Als alternative Schulungsmethode können u. a. auch Videos eingesetzt werden, die die Strecke aus der Sicht des Zugführers zeigen.

Gesehen, um dem Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, beigelegt zu werden.

Anlage 4 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 8 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage VIII — Allgemeine Fachkenntnisse und Anforderungen für die Fahrerlaubnis

Die allgemeine Schulung umfasst folgende Ziele:

— Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der Eisenbahntechnik, einschließlich der Sicherheitsgrundsätze und -philosophie der Betriebsvorschriften,

— Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Risiken und der verschiedenen Mittel zur Risikovermeidung,

— Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der Leitgrundsätze für eine oder mehrere Betriebsarten,

— Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen von Zügen, ihrer Zusammensetzung und der technischen Anforderungen für Triebfahrzeuge, Güterwagen, Reisezugwagen und sonstiges Rollmaterial.

Der Zugführer muss insbesondere in der Lage sein:

— die konkreten Anforderungen an die Arbeit als Zugführer, die Bedeutung dieses Berufs sowie die damit verbundenen beruflichen und persönlichen Anforderungen (lange Arbeitszeiten, Abwesenheit von zu Hause usw.) zu beurteilen,

— die Sicherheitsvorschriften für das Personal anzuwenden,

— das Rollmaterial zu erkennen,

— Arbeitsmethoden zu kennen und präzise anzuwenden,

— die Referenz- und Anwendungsunterlagen zu kennen (Verfahrenshandbuch und Streckenhandbuch gemäß der TSI "Verkehrsbetrieb", Handbuch für Zugführer, Pannerratgeber usw.),

— sich Verhaltensweisen anzueignen, die mit der sicherheitsrelevanten Verantwortung vereinbar sind,

— die bei einem Unfall mit Personenschaden anzuwendenden Verfahren zu kennen,

— die mit dem Eisenbahnverkehr im Allgemeinen verbundenen Gefahren zu kennen,

— die Grundsätze der Betriebssicherheit zu kennen,

— die Grundlagen der Elektrotechnik anzuwenden.

Gesehen, um dem Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, beigelegt zu werden.

Anlage 5 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 9 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage IX — Fachkenntnisse über das Rollmaterial und Anforderungen für die Bescheinigung

Nach Abschluss einer spezifischen Schulung in Sachen Rollmaterial muss der Zugführer in der Lage sein, die folgenden Aufgaben auszuführen:

1. Prüfungen und Kontrollen vor Fahrtantritt

Der Zugführer muss in der Lage sein,

— die Unterlagen und die erforderliche Ausrüstung zusammenzustellen,

— die Funktionsfähigkeit des Triebfahrzeugs zu überprüfen,

- die Eintragungen in den Borddokumenten des Triebfahrzeugs zu überprüfen,
- sich mittels der vorgesehenen Prüfungen und Kontrollen zu vergewissern, dass das Triebfahrzeug in der Lage ist, die erforderliche Zugkraft zu erbringen, und dass die Sicherheitseinrichtungen ordnungsgemäß funktionieren,
- bei Übergabe eines Triebfahrzeugs oder bei Fahrtantritt die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der vorgeschriebenen Schutz- und Sicherheitseinrichtungen zu überprüfen,
- die eventuell vorgesehenen laufenden vorbeugenden Wartungsarbeiten vorzunehmen.

2. Kenntnis des Rollmaterials

Um ein Triebfahrzeug führen zu können, muss der Zugführer alle ihm zur Verfügung stehenden Bedienelemente und Anzeigen kennen, und zwar insbesondere jene für:

- das Antriebssystem,
- das Bremssystem,
- die für die Betriebssicherheit relevanten Einrichtungen.

Um Unregelmäßigkeiten am Rollmaterial zu erkennen und zu lokalisieren, diese zu melden und festzulegen, welche Reparaturarbeiten erforderlich sind, sowie in bestimmten Fällen selbst Maßnahmen zu ergreifen, muss der Zugführer Folgendes kennen:

- den mechanischen Aufbau,
- Aufhängung und Kupplungsvorrichtungen,
- Laufwerk,
- Sicherheitsausrüstung,
- Kraftstoffbehälter, Kraftstoffversorgung, Abgassysteme,
- die Bedeutung der Kennzeichnungen im Inneren und im Außenbereich des Rollmaterials, insbesondere die Bedeutung der für die Beförderung gefährlicher Güter benutzten Symbole,
- Fahraufzeichnungssysteme,
- Strom- und Druckluftsysteme,
- Stromabnehmer und Hochspannungssysteme,
- Kommunikationseinrichtungen (Funkverbindung Betriebsstelle–Zug usw.),
- Fahrtvorbereitungen,
- die Bestandteile des Rollmaterials und deren Funktion sowie die spezifischen Vorrichtungen für die Wagons, insbesondere das System zum Anhalten des Zuges durch Entlüftung der Bremsleitung,
- Bremssystem,
- die speziellen Bestandteile von Triebfahrzeugen,
- Kraftübertragung, Motoren und Getriebe.

3. Bremsprobe

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- vor Fahrtantritt zu überprüfen und zu berechnen, dass die Bremsleistung des Zuges der anhand der Wagenpapiere für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung entspricht,
- die Funktionsfähigkeit der verschiedenen Komponenten des Bremssystems des Triebfahrzeugs und des Zuges erforderlichenfalls vor Fahrtantritt, bei Antritt der Fahrt und während der Fahrt zu überprüfen.

4. Fahrstufe und Höchstgeschwindigkeit des Zuges in Bezug auf die Streckenmerkmale

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- die ihm vor Fahrtantritt übermittelten Informationen zu berücksichtigen,
- die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit des Zuges nach Maßgabe variabler Elemente wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Witterungsbedingungen oder eventueller Änderungen der Signalgebung festzulegen.

5. Führen des Zuges ohne Schädigung von Anlagen und Rollmaterial

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- alle zur Verfügung stehenden Steuerungssysteme gemäß den geltenden Regeln zu nutzen,
- den Zug unter Berücksichtigung der jeweiligen Reibungs- und Leistungsfaktoren anzufahren,
- die Bremsen zur Verlangsamung und zum Anhalten ohne Schädigung von Rollmaterial und Anlagen einzusetzen.

6. Störungen

Der Zugführer muss:

- in der Lage sein, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf das Fahrverhalten des Zuges zu registrieren,
- in der Lage sein, den Zug zu überprüfen und Hinweise auf Störungen zu erkennen und zu differenzieren und entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung darauf zu reagieren und die Behebung dieser Störungen zu versuchen, wobei in allen Fällen die Sicherheit von Bahnverkehr und Personen Vorrang haben muss,
- die verfügbaren Sicherungs- und Kommunikationsmittel kennen.

7. Betriebsbedingte Störfälle und Unfälle, Brände und Unfälle mit Personenschaden

Der Zugführer muss:

- in der Lage sein, bei Unfällen mit Personenschaden Maßnahmen zur Sicherung des Zuges zu ergreifen und Hilfe anzufordern,
- in der Lage sein, festzustellen, ob der Zug gefährliche Güter befördert, und diese auf der Grundlage der Zugdokumente und der Wagonlisten zu bestimmen,
- die Verfahren zur Räumung eines Zuges im Notfall kennen.

8. Bedingungen für die Wiederaufnahme des Fahrbetriebs nach einem Störfall mit dem Rollmaterial

Nach einem Störfall muss der Zugführer in der Lage sein, zu beurteilen, ob und unter welchen Bedingungen das Rollmaterial weiterfahren kann, so dass er den Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich über diese Bedingungen unterrichten kann.

Der Zugführer muss in der Lage sein, zu beurteilen, ob eine Begutachtung durch einen Experten notwendig ist, bevor der Zug weiterfahren kann.

9. Stillstand des Zuges

Der Zugführer muss in der Lage sein, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit der Zug oder ein Teil des Zuges sich - selbst unter ungünstigsten Bedingungen - nicht unvermittelt in Bewegung setzen kann.

Darüber hinaus muss der Zugführer die Maßnahmen kennen, mit denen ein Zug oder ein Teil des Zuges, der sich unvermittelt in Bewegung gesetzt hat, angehalten werden kann.

Gesehen, um dem Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, beigefügt zu werden.

Anlage 6 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 10 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage X — Infrastrukturbezogene Fachkenntnisse und Anforderungen für die Bescheinigung

Infrastrukturbezogene Inhalte

1. Bremsprobe

Der Zugführer muss in der Lage sein, vor Fahrtantritt zu überprüfen und zu berechnen, dass die Bremsleistung des Zuges der anhand der Wagenpapiere für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung entspricht.

2. Fahrstufe und Höchstgeschwindigkeit des Zuges in Bezug auf die Streckenmerkmale

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- die erhaltenen Informationen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eventuelle Änderungen der Signalgebung zur Kenntnis zu nehmen,
- die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit des Zuges auf der Grundlage der Streckenmerkmale festzulegen.

3. Kenntnis der Strecke

Der Zugführer muss in der Lage sein, vorausschauend zu fahren und in Bezug auf Sicherheit und andere Elemente der Aufgabenerfüllung, wie Pünktlichkeit und wirtschaftliche Aspekte, angemessen zu reagieren. Daher muss er über gute Kenntnisse der Strecken und Bahnanlagen sowie der gegebenenfalls vereinbarten alternativen Fahrstrecken verfügen.

Folgende Aspekte sind wichtig:

- Betriebsvorschriften (Gleiswechsel, Richtungsbetrieb usw.),
- Streckenüberprüfung anhand der relevanten Unterlagen,
- Identifizierung der für die jeweilige Betriebsart nutzbaren Gleise,
- geltende Verkehrsvorschriften und Bedeutung des Signalsystems,
- Betriebssystem,
- Blocksystem und diesbezügliche Regelungen,
- Bezeichnung der Bahnhöfe sowie Lage und Fernerkennung von Bahnhöfen und Stellwerken im Sinne des vorausschauenden Fahrens,
- Anzeige von Übergängen zwischen Betriebssystemen oder Energieversorgungssystemen,
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für die verschiedenen vom Zugführer gefahrenen Zugklassen,
- topografische Streckenprofile,
- besondere Bremsbedingungen wie beispielsweise bei Strecken mit starkem Gefälle,
- betriebliche Besonderheiten wie Sondersignale, Schilder, Bedingungen für die Abfahrt usw.

4. Sicherheitsvorschriften

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- den Zug nur dann in Bewegung zu setzen, wenn alle vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind (Fahrplan, Abfahrtsbefehl oder -signal, erforderlichenfalls Betätigung von Signalen usw.),
- die Signale an der Strecke und Signale im Führerraum zu beachten, sie unverzüglich und fehlerfrei zu erkennen und entsprechend zu handeln,
- den Zug gemäß den spezifischen Betriebsarten sicher zu fahren: spezielle Fahrstufen auf Anweisung, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehr in Gegenrichtung, Genehmigung zum Überfahren von Signalen in Gefahrensituationen, Rangieren, Wenden, Verkehr in Baustellenbereichen usw.,
- die fahrplanmäßigen oder zusätzlichen Halte zu beachten und erforderlichenfalls bei diesen Halten Leistungen für Fahrgäste zu erbringen, insbesondere Öffnen und Schließen der Türen.

5. Führen des Zuges

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- jederzeit die Position des Zuges auf der befahrenen Strecke zu kennen,
- die Bremsen zur Verlangsamung und zum Anhalten ohne Schädigung von Rollmaterial und Anlagen einzusetzen,
- die Fahrstufe des Zuges gemäß Fahrplan sowie möglicher Energiesparanweisungen und unter Berücksichtigung der Merkmale des Triebfahrzeugs, des Zuges, der Strecke und der Umwelt zu regeln.

6. Störungen

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- soweit das Führen des Zuges es gestattet, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf die Infrastruktur und das Umfeld (Signale, Gleise, Energieversorgung, Bahnübergänge, Gleisumgebung, sonstiger Verkehr) zu registrieren,
- die Entfernung zu sichtbaren Hindernissen einzuschätzen,
- den Infrastrukturbetreiber schnellstmöglich über den Ort und die Art der beobachteten Störungen zu unterrichten und sicherzustellen, dass diese Informationen richtig verstanden wurden,
- unter Berücksichtigung der Infrastruktur die Sicherheit von Zugverkehr und Personen zu gewährleisten oder darauf gerichtete Maßnahmen zu treffen, wann immer es erforderlich ist.

7. Betriebsbedingte Störfälle und Unfälle, Brände und Unfälle mit Personenschaden

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- bei Unfällen mit Personenschaden Maßnahmen zur Sicherung des Zuges zu ergreifen und Hilfe anzufordern,
- im Falle eines Brandes den Haltepunkt des Zuges zu bestimmen und erforderlichenfalls bei der Evakuierung der Fahrgäste zu helfen,
- schnellstmöglich alle nützlichen Informationen über den Brand weiterzuleiten, wenn er den Brand nicht selbst unter Kontrolle bringen kann,
- den Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich über diese Bedingungen zu unterrichten,
- zu beurteilen, ob und unter welchen Bedingungen das Fahrzeug angesichts des Zustands der Infrastruktur weiterfahren kann.

8. Sprachprüfungen

Zugführer, die sich mit dem Infrastrukturbetreiber über kritische Sicherheitsfragen austauschen müssen, müssen über Kenntnisse der vom betreffenden Infrastrukturbetreiber angegebenen Sprache verfügen. Ihre Sprachkenntnisse müssen ihnen eine aktive und effiziente Kommunikation im Routinebetrieb, in schwierigen Situationen und im Notfall erlauben.

Sie müssen in der Lage sein, die Mitteilungen und die Kommunikationsmethode gemäß der TSI "Verkehrsbetrieb" zu verwenden. Zugführer müssen in der Lage sein, sich auf dem Niveau der Stufe 3 der folgenden Tabelle zu verständigen:

Sprach- und Kommunikationsniveau

Die mündliche Ausdrucksfähigkeit in einer bestimmten Sprache lässt sich in fünf Stufen unterteilen:

Stufe - Beschreibung:

5 kann die Art der Äußerung an jeden Gesprächspartner anpassen, kann einen Standpunkt vertreten, kann verhandeln, kann überzeugen, kann beraten,

4 kann völlig unerwartete Situationen meistern, kann Vermutungen äußern, kann einen begründeten Standpunkt äußern,

3 kann praktische Situationen mit einem unerwarteten Element meistern, kann beschreiben, kann ein einfaches Gespräch weiterführen,

2 kann einfache praktische Situationen meistern, kann Fragen stellen, kann Fragen beantworten,

1 kann mit Hilfe auswendig gelernter Sätze sprechen.

Gesehen, um dem Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, beigefügt zu werden.

Anlage 7 zum Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft

Anlage 11 zum Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Anlage XI — Häufigkeit der Prüfungen

Bei regelmäßigen Überprüfungen ist folgende Mindesthäufigkeit einzuhalten:

a) Sprachkenntnisse (nur für Nichtmuttersprachler): alle drei Jahre oder nach jeder Abwesenheit von mehr als einem Jahr,

b) Infrastrukturkenntnisse (einschließlich Streckenkenntnis und Kenntnis der Betriebsvorschriften): alle drei Jahre und immer dann, wenn eine bestimmte Strecke länger als ein Jahr nicht befahren wurde,

c) Kenntnisse über Rollmaterial: alle drei Jahre.

Gesehen, um dem Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, beigefügt zu werden.