

# **Deutscher Bundestag**

(zu Drucksache 14/6929)

**14. Wahlperiode**

## **Berichtigung**

**zu Drucksache 14/6929**

Die beigefügte Drucksache 14/6929 ist gegen die am 10. Oktober 2001 verteilte, fehlerhafte Fassung auszutauschen.



## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

#### **A. Problem und Ziel**

Die Kompetenzen der Aufsichtsbehörden in den Bereichen Sicherheit und Netzzugang sollen gestärkt, das durch die Nutzung fremder Netze entstandene Nebeneinander der Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörde, die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufsichtsbehörde, die für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur zuständig ist, soll beseitigt und die Rechte und Pflichten aller Teilnehmer am Eisenbahnbetrieb, nicht nur diejenigen der Eisenbahnen, sollen normiert werden.

#### **B. Lösung**

Dem Eisenbahn-Bundesamt wird bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs die Kompetenz zugewiesen, von Amts wegen einzugreifen. Die Eingriffsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörden werden gesetzlich geregelt. Zur Gewährleistung des sicheren Betriebs wird grundsätzlich der für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörde die Aufsicht übertragen (netzbezogene Zuständigkeit). Regelungen für Halter von Eisenbahnfahrzeugen werden eingeführt.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht. Das Gesetz hat Auswirkungen auf die Haushalte des Eisenbahn-Bundesamtes und der Länder.

##### **Eisenbahn-Bundesamt**

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Aufgabe im Rahmen seiner Aufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Netz der Eisenbahnen des Bundes befahren und die Pflicht, bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs von Amts wegen einzugreifen.

Ein eventueller Personalmehrbedarf sowie sächliche Mehrausgaben für die Aufgabenwahrnehmung in beiden Bereichen werden im Einzelplan 12 eingespart. Daneben werden Einnahmen aus Gebühren für solche Amtshandlungen erzielt, die die Gebührenvorschriften (§ 3 Abs. 6 Bundeseisenbahnverkehrsver-

waltungsgesetz und künftig die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) vorsehen. Diese Gebühren decken mindestens die entstandenen Kosten.

#### Länder

Nach Auffassung der Länder entstehen mit der Einführung der netzbezogenen Zuständigkeit Be- und Entlastungen des Haushalts, die sich neutral verhalten dürften. Sie sind nicht näher spezifizierbar. Gebühreneinnahmen für Amtshandlungen werden in dem Umfang erzielt, wie das die Gebührenvorschriften der Länder vorsehen.

#### **E. Sonstige Kosten**

Das Gesetz bewirkt nur im Ausnahmefall geringfügige Kosten bei nichtbundes-eigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Das Gesetz bewirkt Kosten bei den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, da sie künftig eine Genehmigung nach Landesrecht benötigen und der Versicherungspflicht unterliegen. Auch Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die nicht selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, unterliegen künftig der Versicherungspflicht. Ihnen werden jedoch keine größeren Lasten auferlegt, als sie schon bislang auch von kleinen Eisenbahnen (z. B. Museumseisenbahnen) zu tragen waren. Das Gesetz hat keine preislichen Auswirkungen.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 19. September 2001

022 (323) – 910 00 – Ei 50/01

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher  
Vorschriften

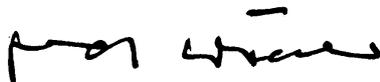
mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 765. Sitzung am 22. Juni 2001 gemäß Artikel 76  
Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2  
ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in  
der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.





## Anlage 1

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:
    - a) In Absatz 1 wird die Angabe „(1)“ gestrichen und in Nummer 2 das Wort „Schienenwege“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ sowie das Wort „können“ durch das Wort „kann“ ersetzt.
    - b) Absatz 2 wird aufgehoben.
  2. § 5 wird wie folgt geändert:
    - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung

      1. dieses Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen,
      2. des Rechts der Europäischen Gemeinschaften, soweit es Gegenstände dieses Gesetzes betrifft,
      3. von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, soweit sie Gegenstände dieses Gesetzes betreffen,sichergestellt.“
    - b) Nach Absatz 1 werden die folgenden neuen Absätze 1a bis 1c eingefügt:

„(1a) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen sind zuständig

      1. der Bund für
        - a) Eisenbahnen des Bundes mit Sitz im Inland,
        - b) Eisenbahnen des Bundes ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung oder des Betriebens einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
        - c) nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
      2. die Länder für
        - a) nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Inland,
        - b) nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich des Betriebens einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.
- (1b) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen ist zuständig
    1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 Buchstabe a das Land, in dem sie ihren Sitz haben,
    2. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 jeweils das Land, in dem sie ihre Eisenbahninfrastruktur betreiben. Die beteiligten Länder können etwas anderes vereinbaren.
  - (1c) Die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde hat auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen.“
- c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für den Bund ist zuständig die nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes] bestimmte Behörde, für das jeweilige Land die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Landesregierung und das Eisenbahn-Bundesamt können miteinander vereinbaren, die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder teilweise dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Das Eisenbahn-Bundesamt führt die übertragenen Aufgaben nach den Weisungen und für Rechnung des Landes aus. Die Landesregierung kann anderen öffentlichen oder privaten Stellen die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung übertragen. Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch die Stelle, der die Landesregierung nach Satz 4 oder das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz Aufgaben übertragen hat.“
  - d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 1 wird gestrichen.
    - bb) Im bisherigen Satz 2 werden die Wörter „Die Landesregierung bestimmt auch die Behörde, die zuständig ist für die Aufsicht über Eisenbahnen des Bundes sowie über nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Ausland“ durch die Wörter „Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland“ ersetzt.
  - e) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Zuständige Behörde für die Genehmigung von Tarifen der in Absatz 3 genannten Eisenbahnen, die im

Schienenpersonennahverkehr über das Gebiet eines Landes hinaus angewendet werden, ist die Behörde des Landes, in dem die Eisenbahn ihren Sitz hat, bei Eisenbahnen ohne Sitz im Inland die Behörde des Landes, in dem der nach der Streckenlänge überwiegende Teil der genutzten Eisenbahninfrastruktur liegt.“

f) Die Absätze 6 und 7 werden aufgehoben.

3. Nach § 5 wird folgender neuer § 5a eingefügt:

„§ 5a  
Aufgaben und Befugnisse der  
Eisenbahnaufsichtsbehörden

(1) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben die Aufgabe, die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften zu überwachen. Sie haben insbesondere die Aufgabe,

1. Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen, und
2. gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden sind befugt, im Rahmen ihrer Aufgabe Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen anzuweisen, die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften einzuhalten.

(3) Die nach § 5 Abs. 1c zuständige Aufsichtsbehörde hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber nur die Befugnisse nach Absatz 2, Absatz 4 Nr. 2, 4 und Absatz 5. Sie hat die nach § 5 Abs. 1a, 1b und 2 sonst für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständige Aufsichtsbehörde über Beanstandungen und getroffene Maßnahmen zu unterrichten.

(4) Die Eisenbahnen und die für sie tätigen Personen müssen den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht gestatten,

1. Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten,
2. Eisenbahnfahrzeuge zu betreten sowie unentgeltlich und ohne Fahrausweis mitzufahren,
3. Bücher, Geschäftspapiere, Unterlagen, insbesondere Unterlagen, die die Verpflichtung der Eisenbahnen nach den §§ 4, 12 und 14 betreffen, einzusehen,
4. Gegenstände sowie Aufzeichnungen über Fahrtverlauf, Zugmeldungen und Störungen zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse in amtliche Verwahrung zu nehmen.

(5) Die Eisenbahnen und die für sie tätigen Personen haben den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(6) Unternehmen, die Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme im Inland instand halten, und die für sie tätigen Personen sind verpflichtet, den nach § 5 Abs. 1a, 1b und 2 zuständigen Aufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht zu gestatten, Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu untersuchen. Sie haben die dazu erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten. Findet die Instandhaltung im Ausland statt, sollen die Eisenbahnen den Aufsichtsbehörden die Prüfung nach Satz 1 ermöglichen.

(7) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu einer Million Deutsche Mark.“

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ohne Genehmigung dürfen

1. Eisenbahnverkehrsleistungen durch öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erbracht und
2. Schienenwege, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme oder Bahnsteige durch öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht betrieben werden.

Die Genehmigungspflicht für nichtöffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen richtet sich nach Landesrecht.“

b) Absatz 3 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung,“.

c) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Die Genehmigungsbehörden unterrichten sich gegenseitig über die Erteilung, die Änderung oder den Widerruf von Genehmigungen.“

d) Folgende neue Absätze 8 bis 10 werden angefügt:

„(8) Die in § 14 Abs. 3 Nr. 1 und 2 genannten internationalen Gruppierungen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaats des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum zum Eisenbahnverkehr zugelassen sind, bedürfen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland keiner Genehmigung nach Absatz 1. Die in § 14 Abs. 3 Nr. 3 genannten Eisenbahnen bedürfen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland keiner Genehmigung nach Absatz 1, sofern die Gegenseitigkeit gewährleistet ist.

(9) Eisenbahnen, die nach dem Recht eines Staates, der nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaften oder des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, zum Eisenbahnverkehr zugelassen sind, bedürfen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland keiner Genehmigung nach Absatz 1, sofern dies zwischenstaatlich vereinbart ist.

(10) Die in den Absätzen 8 und 9 genannten Eisenbahnen müssen dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ihre Zulassung nachweisen. § 14 bleibt unberührt.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Wenn zu erwarten ist, dass die Wiederherstellung der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 in vertretbarer Zeit möglich ist, kann die Genehmigungsbehörde eine entsprechende Frist zur Wiederherstellung setzen. Verstreicht die Frist erfolglos, ist die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht die Behörde die Frist verlängert.“

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

6. Nach § 7 wird folgender neuer § 7a eingefügt:

„§ 7a  
Aufnahme des Betriebes

(1) Eine Eisenbahn, die den Betrieb erstmalig aufnimmt, bedarf der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind.

(2) Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrags eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht.“

7. In § 9 Abs. 2 wird nach den Wörtern „Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen“ die Klammer „(nichtöffentliche Eisenbahnen)“ eingefügt.

8. In § 11 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ durch die Wörter „öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ ersetzt.

9. In § 12 Abs. 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 3 Abs. 1 Nr. 1“ durch die Angabe „§ 3 Nr. 1“ ersetzt.

10. § 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen“ durch die Wörter „nichtöffentliche Eisenbahnen,“ ersetzt.

b) Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Beeinträchtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur, hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Unternehmen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach § 5 Abs. 1 aufzugeben, die Beeinträchtigung zu unterlassen. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem

Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. Das Eisenbahn-Bundesamt und die Kartellbehörden teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der beiderseitigen Aufgaben von Bedeutung sein können. Sie haben sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen zu informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll. Sie geben einander Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.“

c) In Absatz 5 werden nach Satz 1 die folgenden neuen Sätze eingefügt:

„Das Eisenbahn-Bundesamt trifft seine Entscheidung innerhalb einer Frist von sechs Wochen beginnend mit der Antragstellung. Es kann das Verfahren innerhalb dieser Frist um längstens vier Wochen verlängern.“

11. § 23 wird aufgehoben.

12. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnverkehr, des Umweltschutzes oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt,“ werden durch die Wörter „Zur Gewährleistung der Sicherheit und der Ordnung im Eisenbahnwesen, des Umweltschutzes oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt,“ ersetzt.

bb) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „den Bau,“ die Wörter „die Instandhaltung,“ und nach den Wörtern „an Bau,“ das Wort „Instandhaltung,“ eingefügt.

cc) In Nummer 9 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt.

dd) Folgende neue Nummern 10 und 11 werden angefügt:

„10. über die Fachbereiche, in denen Sachverständige tätig sein können, sowie über die Voraussetzungen für die öffentliche Bestellung von Sachverständigen für den Bau, die Instandhaltung, den Betrieb und den Verkehr von Eisenbahnen, über deren Befugnisse und Verpflichtungen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sowie über deren Entgelt; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über

a) die persönlichen Voraussetzungen einschließlich altersmäßiger Anforderungen, den Beginn und das Ende der Bestellung,

b) die in Betracht kommenden Sachgebiete einschließlich der Bestellungs-voraussetzungen,

- c) den Umfang der Verpflichtungen des Sachverständigen bei der Ausübung seiner Tätigkeit, insbesondere über die Verpflichtungen zur unabhängigen, weisungsfreien, persönlichen, gewissenhaften und unparteiischen Leistungserbringung und über die Vereidigung darauf; den Abschluss einer Berufshaftpflichtversicherung und den Umfang der Haftung; die Fortbildung und den Erfahrungsaustausch; die Einhaltung von Mindestanforderungen bei der Leistungserbringung sowie die Aufzeichnung von Daten über einzelne Geschäftsvorgänge und über die Auftraggeber getroffen werden;
11. über Gegenstand, Inhalt und Umfang der Meldung und Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb; in der Rechtsverordnung können Regelungen über die Befugnisse der Aufsichtsbehörden für das Erlassen von Anweisungen über die Festlegung der anzuwendenden Muster und Formblätter für das Melden und für die Berichterstattung über die durchgeführte Untersuchung getroffen werden.“
- b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie“ durch die Wörter „Bundesministerium für Bildung und Forschung“ ersetzt.
- c) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Für nichtöffentliche Eisenbahnen gelten die Ermächtigungen nach Absatz 1 insoweit, als die Einheit des Eisenbahnwesens es erfordert.“
- d) Folgender neuer Absatz 6 wird angefügt:
- „(6) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a können zur Regelung des bauaufsichtlichen Verfahrens im Einzelnen oder zur Vereinfachung, Erleichterung oder Beschleunigung des bauaufsichtlichen Verfahrens oder zur Entlastung der Behörden auch Regelungen getroffen werden über die Befugnisse der Aufsichtsbehörden für das Erlassen von Anweisungen über
1. den Umfang, den Inhalt und die Zahl der Bauvorlagen sowie
  2. die erforderlichen Anträge, Anzeigen, Nachweise und Bescheinigungen.
- In den Anweisungen können für verschiedene Arten von Bauvorhaben unterschiedliche Anforderungen und Verfahren festgelegt werden; es kann für bestimmte Vorhaben auch festgelegt werden, dass auf die Genehmigung oder auf die bautechnische Prüfung ganz oder teilweise verzichtet wird.“
13. § 28 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt oder Schienenwege, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme oder Bahnsteige betreibt,“.
- bb) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 3 Abs. 1 Nr. 1“ durch die Angabe „§ 3 Nr. 1“ ersetzt.
- cc) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7a Abs. 1 Satz 1 den erstmaligen Betrieb ohne Erlaubnis aufnimmt,“.
- dd) Nach Nummer 7 werden folgende neue Nummern 7a und 7b eingefügt:
- „7a. einer Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 10 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- 7b. einer Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 11 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,“.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „Absatzes 1 Nr. 4 und 5“ durch die Angabe „Absatzes 1 Nr. 5 und 7a“ ersetzt und die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 und 6 bis 9“ durch die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1 bis 4, 6, 7 und 7b bis 9“ ersetzt.
14. In § 29 Abs. 1 werden die Wörter „die zuletzt durch Artikel 6 Abs. 131 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378)“ durch die Wörter „die zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes]“ ersetzt.
15. Folgende neue §§ 31 bis 34 werden angefügt:
- „§ 31
- Selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb
- Für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen und nicht die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 und 2 erfüllen, gelten die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.
- § 32
- Nichtselbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb
- (1) Für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit sie betreffen
1. die Verpflichtung, Eisenbahnfahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten einschließlich der dafür erforderlichen Genehmigungen,
  2. die Eisenbahnaufsicht,

3. die Kosten von Amtshandlungen,
4. die Pflicht, sich zu versichern.

(2) Die Verpflichtung der betriebsführenden Eisenbahn, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnfahrzeuge und das Zubehör in betriebs sicherem Zustand zu halten, bleibt unberührt.

(3) Genehmigungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch von der für die betriebsführende Eisenbahn zuständigen Behörde erteilt werden.

#### § 33

##### Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen

Die Abnahme eines Fahrzeugs kann auch vom Hersteller beantragt werden.

#### § 34

##### Übergangsregelung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Berührt die Eisenbahninfrastruktur eines nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Genehmigungen bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] von einem Land erteilt wurde, ein anderes Land, dann gelten die bislang erteilten Genehmigungen weiter und ab [einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] als Genehmigung des Landes, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, soweit nicht die beteiligten Länder bis dahin etwas anderes nach § 5 Abs. 1b Nr. 2 Satz 2 vereinbart haben. Satz 1 gilt für die Eisenbahnaufsicht entsprechend.“

16. In § 2 Abs. 7 Satz 1, § 5 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 Satz 2, § 24 Abs. 3, § 26 Abs. 2, 3 und 4 sowie im § 27 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ und in § 26 Abs. 4 Nr. 2 die Wörter „Bundesministeriums für Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

### Artikel 2

Das Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird folgende Klammer angefügt:  
„(Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG)“.
2. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes werden, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wahrgenommen. Es kann seine Aufgaben nach Satz 1 ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann anderen öffentlichen oder privaten Stellen die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von

Genehmigungen ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung übertragen, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Diese Stellen unterliegen der Rechtsaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt.“

3. In § 2 Abs. 1, 2 und 3 Satz 2 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.
4. § 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Absätze 1 und 4 werden aufgehoben. Die bisherigen Absätze 2, 3, 5 und 6 werden die Absätze 1 bis 4.
  - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 werden die Wörter „die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes“ durch die Wörter „Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.
    - bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:  
„2. die Eisenbahnaufsicht,“.
    - cc) Nach Nummer 2 wird folgende neue Nummer 3 eingefügt:  
„3. die Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,“.
    - dd) Die bisherigen Nummern 3 bis 5 werden die neuen Nummern 4 bis 6. Die bisherige Nummer 6 wird aufgehoben.
    - ee) In Nummer 7 wird das Wort „Störungen“ durch die Wörter „gefährlichen Ereignissen“ ersetzt.
  - c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:  
„(3) Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt die Landes-eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen auf der Grundlage einer Vereinbarung mit einem Land nach dessen Weisung und auf dessen Rechnung wahr.“
5. § 4 wird aufgehoben.

### Artikel 3

Der Überschrift des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Juni 1999 (BGBl. I S. 1384) geändert worden ist, wird folgende Klammer angefügt:

„(Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – BEZNG)“.

### Artikel 4

In § 61 Abs. 1 Nr. 6 des Schwerbehindertengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 1986 (BGBl. I S. 1421, 1550), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. September 2000 (BGBl. I S. 1394) geändert worden ist, wird die Angabe „der § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1“ durch die Angabe „des § 2 Abs. 1 und des § 3“ ersetzt.

### Artikel 5

Die Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2431), wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird folgende Klammer angefügt:

„(Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftPfIV)“.

2. Dem § 1 werden folgende neue Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle bei der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Satz 1 gilt nicht für die Bundesrepublik Deutschland.“

(5) Absatz 4 gilt nicht für Halter von Eisenbahnfahrzeugen

1. die von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
  2. soweit sie nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb auf einer Eisenbahninfrastruktur teilnehmen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient.“
3. § 3 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 3

#### Nachweis- und Anzeigepflichten

(1) Das Bestehen einer Versicherung nach den §§ 1 und 2 ist von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor der Betriebsaufnahme oder von Haltern von Eisenbahnfahrzeugen vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb der nach § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständigen Behörde nachzuweisen. Sie ist zuständige Stelle gemäß § 158c Abs. 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.

(2) Das Bestehen einer Versicherung nach den §§ 1 und 2 ist von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland vor Aufnahme des Verkehrs oder von Haltern von Eisenbahnfahrzeugen ohne Sitz im Inland vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen. Dieses ist zuständige Stelle im Sinne des § 158c Abs. 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.“

4. Nach § 3 wird folgender neuer § 4 eingefügt:

#### „§ 4

#### Auskunftspflicht

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen auf Verlangen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dessen Infrastruktur sie benutzen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen auf Verlangen der betriebsführenden Eisenbahn

eine Bestätigung der nach § 3 Abs. 1 oder 2 zuständigen Behörde über das Bestehen einer Versicherung nach den §§ 1 und 2 vorlegen.“

5. Der bisherige § 4 wird § 5.

### Artikel 6

Die Eisenbahn-Signalordnung 1959 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 933-6, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 1995 (BGBl. I S. 1509), wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt A wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Diese Verordnung gilt für regelspurige und schmalspurige Eisenbahnen. Sie gilt nicht für den Betrieb oder die Benutzung der Bahnanlagen eines nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.“

- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „der Bundesminister für Verkehr (BMV)“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird die Angabe „BMV“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

- c) In Absatz 4 wird die Angabe „BMV“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

- d) In Absatz 5 Satz 2 werden die Wörter „Bundesminister für Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

2. Abschnitt C wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 47 wird die Angabe „BMV“ durch die Wörter „Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

- b) In Absatz 48 wird die Angabe „BMV“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

### Artikel 7

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 131 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Diese Verordnung gilt für regelspurige Eisenbahnen. Sie gilt nicht für den Bau, den Betrieb oder die Benutzung der Bahnanlagen eines nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.“

- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Strecken werden entsprechend ihrer Bedeutung nach Hauptbahnen und Nebenbahnen unterschieden.“

2. In § 14 Abs. 7 Satz 2 wird nach dem Wort „Zulassung“ die Angabe „(§ 3 Abs. 2)“ eingefügt.
3. In § 32 Abs. 1 wird nach dem Wort „sind“ die Angabe „(§ 3 Abs. 2)“ eingefügt.
4. In § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und § 15 Abs. 4 Nr. 1 werden jeweils die Wörter „der Bundesminister für Verkehr“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ und in § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b sowie in § 35 Abs. 3 Nr. 1 werden jeweils die Wörter „Bundesminister für Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ ersetzt.

### **Artikel 8**

#### **Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf Artikel 5 bis 7 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils

einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

### **Artikel 9**

#### **Neufassung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes sowie der durch die Artikel 5 bis 7 geänderten Verordnungen in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

### **Artikel 10**

#### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft. Die §§ 31 und 32 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Artikel 1 Nr. 15 und der Artikel 5 treten am [einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] in Kraft.

## Begründung

### Allgemeines

Die Novellierung verfolgt im Wesentlichen vier Ziele: Die Verpflichtung des Eisenbahn-Bundesamtes, bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs von Amts wegen einzugreifen, die Einführung einer netzbezogenen Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden, die Normierung der Eingriffskompetenzen der Aufsichtsbehörden und die Regelung der Rechte und Pflichten von Teilnehmern am Eisenbahnbetrieb, die keine Eisenbahnen sind.

### Eisenbahn-Bundesamt und Netzzugang

Nach bisheriger Rechtslage entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt, wenn eine Vereinbarung über den Netzzugang nicht zustande kommt, auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen. Da die Durchsetzung des diskriminierungsfreien Netzzugangs nicht vom Antrag eines Unternehmens abhängig sein soll, wird dem Eisenbahn-Bundesamt im neuen § 14 Abs. 3a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) die Kompetenz zugewiesen, jegliches diskriminierendes Verhalten von Amts wegen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht zu untersagen. Damit können Verstöße gegen § 14 AEG und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) verfolgt werden. Die Kompetenz erstreckt sich insbesondere auf die Untersagung Allgemeiner Geschäftsbedingungen, in denen technische oder betriebliche Anforderungen enthalten sind, die das erforderliche Maß überschreiten oder die Untersagung von Trassenpreissystemen, die den diskriminierungsfreien Netzzugang beeinträchtigen. Ein Eingriff in einzelne Trassennutzungsverträge ist damit nicht verbunden. Darüber kann das Eisenbahn-Bundesamt nach wie vor nur auf Antrag entscheiden, da eine Vertragsprüfung von Amts wegen – ohne Antrag einer Partei – generell ausgeschlossen ist. Die Kompetenzen der Kartellbehörden bleiben unberührt.

### Netzbezogene Zuständigkeit

Die Eisenbahnaufsicht umfasst die Prüfung, ob das tatsächliche Verhalten den durch Gesetz, Verordnung oder Verwaltungsakt gesetzten Vorgaben entspricht. Nach bisheriger Rechtslage werden nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland von dem Land beaufsichtigt, in dem sie ihren Sitz haben. Da Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den diskriminierungsfreien Netzzugang alle öffentlichen Netze in der Bundesrepublik Deutschland nutzen können, müssen nach dieser Regelung die Eisenbahnaufsichtsbehörden eines jeden Landes in der ganzen Bundesrepublik Deutschland tätig werden (Kontrolle von Fahrzeugen), um ihrer Aufsichtspflicht nachkommen zu können. Dies ist nicht praktikabel. Es wird daher eine netzbezogene Zuständigkeit eingeführt: Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen wird, soweit es ein Netz benutzt, grundsätzlich von der Eisenbahnaufsichtsbehörde beaufsichtigt, die für dieses Netz zuständig ist. Dies gilt sowohl für nichtbundeseigene Eisenbahnen als auch für Eisenbahnen des Bundes. Ausgenommen sind zwei Fälle, die spezialgesetzlich geregelt sind: Die Tarifaufsicht nach § 5 Abs. 3, § 12 Abs. 3 AEG und die Aufsicht im Bereich des Netzzugangs nach § 14 AEG.

Um nicht neue Kompetenzkonflikte hervorzurufen, wird die klare Unterscheidung zwischen Eisenbahnaufsicht und Genehmigung eingeführt. Mit der Befugnis zur Eisenbahnaufsicht wachsen der Netzaufsichtsbehörde keine neuen Kompetenzen zur Erteilung von Genehmigungen zu. Hat zum Beispiel ein Land einer nichtbundeseigenen Eisenbahn eine Genehmigung nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erteilt und überprüft das Eisenbahn-Bundesamt die entsprechenden Fahrzeuge auf einer Eisenbahninfrastruktur des Bundes, dann ist Prüfungsgegenstand nur, ob die Vorgaben der durch die zuständige Landesbehörde erteilten Genehmigung eingehalten sind, nicht die Genehmigung selbst. Etwaige Änderungen einer Genehmigung können nur von der Behörde vorgenommen werden, die die Genehmigung erteilt hat.

### Normierung der Eingriffskompetenzen

Die bis jetzt nur bruchstückhaft geregelten Eingriffsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörden gegenüber Eisenbahnunternehmen werden gesetzlich normiert. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden sind zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht nach dem neuen § 5a Abs. 2 AEG befugt, den Eisenbahnen die erforderlichen Anweisungen zu geben.

Die Eisenbahnen müssen dazu nach dem neuen § 5a Abs. 4 AEG den Eisenbahnaufsichtsbehörden gestatten, Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten sowie Bücher, Geschäftspapiere und Unterlagen einzusehen. Sie haben den Eisenbahnaufsichtsbehörden alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen Auskünfte zu erteilen, Nachweise zu erbringen, Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten. Zur Durchführung der im Rahmen der Aufsichtsmaßnahmen erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen wird die Höhe des Zwangsgeldes auf bis zu 1 Mio. DM festgesetzt.

Für die Netzaufsichtsbehörde sind die Rechte eingeschränkt, da sie für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs auf ihrem Netz verantwortlich ist, nicht jedoch für die Prüfung der Unternehmen (Widerruf der Genehmigung), die diese Verkehre betreiben. Damit die zuständigen Aufsichtsbehörden Kenntnis von Unregelmäßigkeiten erhalten, sind entsprechende Unterrichtungspflichten vorgesehen.

### Sonstige Teilnehmer am Eisenbahnbetrieb

Am Eisenbahnbetrieb nehmen auch Unternehmen teil, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1 AEG sind, da sie keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Dies sind z. B. Unternehmen, die Baufahrzeuge oder Privatgüterwagen einsetzen. Es wird klargestellt, dass auch für diese die eisenbahnrechtlichen Vorschriften gelten. Für deren Betrieb wird die im Eisenbahnbereich übliche Pflichtversicherung eingeführt.

### Gesetzgebungskompetenz

Zur Erreichung der Ziele der Novellierung ist eine bundeseinheitliche Regelung notwendig, die sowohl Eisenbahnen des Bundes als auch nichtbundeseigene Eisenbahnen umfasst. Mit der Öffnung der Eisenbahnnetze für alle Eisen-

bahnverkehrsunternehmen nach § 14 AEG ist ein einheitlicher Eisenbahnmarkt entstanden. Eine Differenzierung zwischen Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Bezug auf die Zuständigkeit oder die Kompetenzen von Aufsichtsbehörden wäre nicht sachgerecht. Die Regelung ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG. Dem Bund steht folglich neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen zu (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 i. V. m. Artikel 72 Abs. 2 GG).

#### **Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Das Gesetz hat Auswirkungen auf die Haushalte des Eisenbahn-Bundesamtes und der Länder.

##### **Eisenbahn-Bundesamt**

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Aufgabe im Rahmen seiner Aufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Netz der Eisenbahnen des Bundes befahren und die Pflicht, bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs von Amts wegen einzugreifen.

Durch die netzbezogene Zuständigkeit wird das Eisenbahn-Bundesamt sowohl be- als auch entlastet. Zur Belastung führt die Aufsichtszuständigkeit für alle Eisenbahnen, die das Netz einer Eisenbahn des Bundes benutzen, zur Entlastung führt die Abgabe der Zuständigkeit für Eisenbahnen des Bundes, soweit sie das Netz einer nichtbundeseigenen Eisenbahn benutzen. Da das Netz der Eisenbahnen des Bundes größer ist als die Netze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, dürfte der Verwaltungsaufwand des Eisenbahn-Bundesamtes insgesamt erhöht werden.

Die Pflicht, bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs von Amts wegen einzugreifen ist neu. Sie führt zu erhöhtem Verwaltungsaufwand.

Ein eventueller Personalmehrbedarf sowie sächliche Mehrausgaben für die Aufgabenwahrnehmung in beiden Bereichen werden im Einzelplan 12 eingespart. Daneben werden Einnahmen aus Gebühren für solche Amtshandlungen erzielt, die die Gebührevorschriften (§ 3 Abs. 6 Bundes-eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz und künftig die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) vorsehen. Diese Gebühren decken mindestens die entstandenen Kosten.

##### **Länder**

Nach Auffassung der Länder entstehen mit der Einführung der netzbezogenen Zuständigkeit Be- und Entlastungen des Haushalts, die sich neutral verhalten dürften. Sie sind nicht näher spezifizierbar. Gebühreneinnahmen für Amtshandlungen werden in dem Umfang erzielt, wie das die Gebührevorschriften der Länder vorsehen.

#### **Sonstige Kosten**

Das Gesetz bewirkt geringfügige Kosten bei den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in dem

Ausnahmefall, dass ihre Eisenbahninfrastruktur in mehr als einem Land belegen ist. Dafür benötigen sie jeweils eine Genehmigung nach § 6 AEG des Landes, in dem ihre Eisenbahninfrastruktur belegen ist. Das Gesetz bewirkt Kosten bei den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, da sie künftig eine Genehmigung nach Landesrecht benötigen und der Versicherungspflicht unterliegen. Auch Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die nicht selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, unterliegen künftig der Versicherungspflicht. Ihnen werden jedoch keine größeren Lasten auferlegt, als sie schon bislang auch von kleinen Eisenbahnen (z. B. Museumseisenbahnen) zu tragen waren. Das Gesetz hat keine preislichen Auswirkungen.

Zu den einzelnen Vorschriften:

#### **Zu Artikel 1**

##### **Nummer 1 Buchstabe a (§ 3 Abs. 1 Nr. 2)**

Die Vorschrift wird mit § 14 AEG harmonisiert und dazu einheitlich der Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ verwendet.

##### **Nummer 1 Buchstabe b (§ 3 Abs. 2)**

Die Benehmensherstellung ist entbehrlich.

##### **Nummer 2 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1)**

Die Definition der Eisenbahnaufsicht wurde in Anlehnung an entsprechende Landeseisenbahngesetze (Artikel 16 Abs. 1 des Bayerischen Eisenbahn- und Bergbahngesetzes, § 16 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes für das Land Schleswig-Holstein) eingefügt. Da auch das Recht der Europäischen Gemeinschaften und zwischenstaatliche Vereinbarungen Gegenstände dieses Gesetzes betreffen und damit Gegenstand der Eisenbahnaufsicht werden können, wurde die Vorschrift entsprechend ergänzt.

##### **Nummer 2 Buchstabe b (§ 5 Abs. 1a bis 1c)**

###### **§ 5 Abs. 1a**

In Absatz 1a wird die bislang in § 5 Abs. 1 AEG und in den §§ 1 und 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes geregelte Zuständigkeit zusammengefasst und präzisiert. Eine sachliche Änderung ist damit nicht verbunden.

###### **§ 5 Abs. 1b**

Soweit die Länder zuständig sind, regelt Absatz 1b, welches konkrete Land für Genehmigungen und für die Eisenbahnaufsicht zuständig ist. Unter Genehmigungen werden nicht nur die Betriebsgenehmigungen gemäß § 6 AEG verstanden, sondern alle Genehmigungen (Erlaubnis, Zulassung usw.), die aufgrund der einschlägigen Gesetze oder Verordnungen (z. B. EBO) zu erteilen sind. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen verbleibt es bei dem Land, in dem das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat. Bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist das Land zuständig, in dem die Eisenbahninfrastruktur betrieben wird und nicht mehr das Land, in dem das betreffende Unternehmen seinen Sitz hat. Betreibt ein Unternehmen eine Eisenbahninfrastruktur in mehreren Ländern, muss eine Geneh-

migung des Landes für die jeweils in diesem Land belegene Eisenbahninfrastruktur erteilt werden. Nur so ist eine klare Abgrenzung der Verwaltungskompetenzen möglich. Zur Erhöhung der Flexibilität des Verwaltungshandelns können abweichende Vereinbarungen getroffen werden.

§ 5 Abs. 1c

Die allgemeine Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen wird durch diese Vorschrift eingeschränkt. Dies gilt sowohl für Eisenbahnen des Bundes als auch für nichtbundes-eigene Eisenbahnen. Soweit Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Eisenbahninfrastruktur benutzen, ist die Behörde zuständig, die auch die Aufsicht über das Eisenbahninfrastrukturunternehmen führt. Ihre Kompetenzen sind jedoch nach § 5a Abs. 3 AEG eingeschränkt.

#### **Nummer 2 Buchstabe c** (§ 5 Abs. 2)

Für das Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes wird in Artikel 2 Nr. 1 dieses Gesetzes die Kurzbezeichnung „Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz“ eingeführt. Die Zuständigkeitsregeln im bisherigen § 5 Abs. 1 und 6 AEG werden zusammengefasst. Nachdem im Allgemeinen Eisenbahngesetz grundsätzlich nur noch die Zuständigkeitsaufteilung zwischen Bund und Ländern festgelegt wird, bedarf es einer Vorschrift, nach der die zuständige Behörde innerhalb einer Verwaltung festgelegt werden kann. Satz 1 enthält die allgemeine Regelung dafür. Die Sätze 2 und 3 entsprechen dem bisherigen § 5 Abs. 1 Satz 2 AEG. Die Ergänzung („... und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen“) dient der Klarstellung, dass nicht nur die Prüfung, ob Vorschriften eingehalten werden, übertragen werden kann. Satz 4 entspricht dem bisherigen § 5 Abs. 1 Satz 3 AEG. Satz 5 entspricht dem bisherigen § 5 Abs. 6 AEG.

#### **Nummer 2 Buchstabe d, aa, bb** (§ 5 Abs. 3)

Redaktionelle Folgeänderung.

#### **Nummer 2 Buchstabe e** (§ 5 Abs. 4)

Redaktionelle Folgeänderung. Im Übrigen wird die zuständige Genehmigungsbehörde auch für den Fall bestimmt, dass die ausländische Eisenbahn nur Verkehrsleistungen erbringt und nicht zugleich eine Eisenbahninfrastruktur betreibt. Eine Zuständigkeit nach der Niederlassung einer Eisenbahn ist entbehrlich geworden, da bei Eisenbahnen ohne Sitz im Inland die Behörde des Landes zuständig ist, in dem der nach der Streckenlänge überwiegende Teil der Eisenbahninfrastruktur liegt.

#### **Nummer 2 Buchstabe f** (§ 5 Abs. 6 und 7)

Redaktionelle Folgeänderung.

#### **Nummer 3** (§ 5a)

§ 5a Abs. 1

Die Vorschrift enthält die allgemeine Aufgabenorm der Eisenbahnaufsichtsbehörden. Wegen der besonderen Bedeutung der Sicherheit normiert Satz 2 in Anlehnung an § 3 Bundesgrenzschutzgesetz, Artikel 16 Abs. 2 des Bayerischen Eisenbahn- und Bergbahngesetzes und § 16 Abs. 2

des Eisenbahngesetzes für das Land Schleswig-Holstein ausdrücklich die Aufgabe der Eisenbahnaufsichtsbehörden, Gefahren abzuwehren, die durch die Eisenbahnen hervorgerufen werden (Nummer 1) sowie die Aufgabe der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb (Nummer 2). Der Begriff „gefährliche Ereignisse“ umfasst alle Unfälle und alle sonstigen Ereignisse, die zu Unfällen führen können.

Damit wird für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes erstmals eine teilweise gleichlautende Aufgabe der Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) und des Bundesgrenzschutzes normiert, die den üblichen landesrechtlichen Regelungen entspricht.

Zum Ausschluss widersprechender Weisungen gelten für den Vollzug dieses Gesetzes durch die Länder die entsprechenden landesgesetzlichen Vorschriften (z. B. Artikel 10 Bayerisches Landesstraf- und Verordnungsgesetz). Für den Bereich des Bundes ist eine gesetzliche Regelung nicht erforderlich, da die Kompetenzen schon bisher eindeutig abgegrenzt sind. Der Bundesgrenzschutz kann im Rahmen seiner polizeilichen Kompetenz auch Maßnahmen treffen, die zwar originär dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen (Eisenbahnaufsicht), von diesem aber aus tatsächlichen Gründen nicht oder nicht rechtzeitig getroffen werden können. Hat der Bundesgrenzschutz zunächst bei Gefahr im Verzug gehandelt und trifft das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Eisenbahnaufsicht eine abweichende Entscheidung, dann geht diese vor. Hat das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Eisenbahnaufsicht bereits Maßnahmen getroffen, so kann der Bundesgrenzschutz keine abweichenden Entscheidungen treffen.

§ 5a Abs. 2

Die Vorschrift enthält die allgemeine Befugnisnorm der Eisenbahnaufsichtsbehörden, um die Beachtung aller von der Eisenbahnaufsicht erfassten Vorschriften (§ 5 Abs. 1 ARG) sicherzustellen.

§ 5a Abs. 3

Die Kompetenzen der Aufsichtsbehörde, die für das Netz zuständig ist, sind eingeschränkt. Diese hat die Aufgabe der Abwehr von Gefahren, der Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb. Dazu kann sie zum Beispiel Eisenbahnfahrzeuge betreten, das den Zug begleitende Personal verpflichten, Auskünfte zu erteilen, Nachweise zu erbringen oder Hilfsmittel zu stellen. Darüber hinausgehende Kompetenzen (Betretungsrecht von Grundstücken, Prüfung von Büchern und Geschäftspapieren usw.) sind nicht erforderlich. Diese verbleiben beim Eisenbahn-Bundesamt bzw. bei der Aufsichtsbehörde, in dessen Land das Unternehmen seinen Sitz hat. Zur Gewährleistung einer effektiven Aufsicht hat die für das Netz zuständige Aufsichtsbehörde die nach § 5 Abs. 1a, 1b und 2 AEG für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständige Behörde zu unterrichten.

§ 5a Abs. 4 Nr. 1 und 3

Die Kompetenzen der Eisenbahnaufsichtsbehörden sind analog der Regelung in § 12 Abs. 4 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) für das Bundesamt für Güterverkehr geregelt.

## § 5a Abs. 4 Nr. 2

Zur Überprüfung der Betriebssicherheit ist das Betreten von Eisenbahnfahrzeugen und die Mitfahrt erforderlich.

## § 5a Abs. 4 Nr. 4

Zur Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb ist die Sicherstellung von Gegenständen sowie der genannten Aufzeichnungen erforderlich.

## § 5a Abs. 5

Die Regelung entspricht § 12 Abs. 5 GüKG. Das Verlangen der Eisenbahnaufsichtsbehörden ist durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auf das jeweils Erforderliche eingeschränkt.

## § 5a Abs. 6 Satz 1 und 2

Eine eingehende technische Untersuchung von Eisenbahnfahrzeugen sowie von sicherheitsrelevanten Systemen kann im Allgemeinen nicht im laufenden Betrieb vorgenommen werden. Sie ist am einfachsten während der üblichen Instandhaltungsarbeiten möglich. Um dies zu ermöglichen, soll den für das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden die Möglichkeit gegeben werden, Werkstätten zu betreten und dort mit den entsprechenden Hilfsmitteln Eisenbahnfahrzeuge sowie die genannten technischen Systeme zu untersuchen. Die Aufsichtsbehörde kann die Untersuchungen selbst vornehmen oder durch Beauftragte vornehmen lassen. Dies kann insbesondere nützlich sein, wenn sich die Werkstatt in einem anderen Bundesland befindet. Im Rahmen einer derartigen Untersuchung wird nicht die Werkstatt geprüft, sondern in der Werkstatt, ob das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachkommt.

## § 5a Abs. 6 Satz 3

Da Eisenbahnfahrzeuge im Rahmen der Liberalisierung auch im Ausland gewartet werden können, soll das Betretungsrecht der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde durch die Eisenbahn gesichert werden. Geschieht dies nicht, müssten die jeweiligen Fahrzeuge mit einem erheblichen Aufwand für die Eisenbahnunternehmen aus dem laufenden Betrieb genommen und in Deutschland untersucht werden.

## § 5a Abs. 7

Bei der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch von kleinen Eisenbahnen ist eine Obergrenze des Zwangsgeldes von 2 000 DM nicht ausreichend, um Verwaltungsmaßnahmen gegebenenfalls durchsetzen zu können. Die Regelung lehnt sich an andere Rechtsvorschriften an (z. B. § 43 Abs. 7 Telekommunikationsgesetz, § 50 Gesetz über das Kreditwesen).

**Nummer 4 Buchstabe a** (§ 6 Abs. 1)

Bislang waren öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Genehmigung unterworfen. Das ist in dieser Allgemeinheit bei öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht sachgerecht. Ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen würde auch dann vorliegen, wenn dieses Unternehmen ausschließlich Verkaufseinrichtungen betreiben würde, die jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen. Die Genehmigungspflicht nach § 6 AEG wird daher auf den

Kernbereich eingeschränkt, der für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs von Bedeutung ist.

Eine Genehmigungspflicht für nichtöffentliche Eisenbahnen des Bundes ist nicht vorgesehen. Die Länder können eine derartige Genehmigungspflicht für nichtöffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen durch Landesrecht vorsehen.

**Nummer 4 Buchstabe b** (§ 6 Abs. 3)

Die Neufassung dient der Klarstellung, dass bei der Genehmigung nicht zwischen Personenfernverkehr und Personennahverkehr differenziert werden muss.

**Nummer 4 Buchstabe c** (§ 6 Abs. 7)

Die Vorschrift über die Benehmenserstellung ist nicht erforderlich; es genügt eine Unterrichtung über die erteilte Genehmigung. Diese Information ist wegen der neu geregelten netzbezogenen Zuständigkeit nach § 5 Abs. 1c AEG erforderlich.

**Nummer 4 Buchstabe d** (§ 6 Abs. 8 bis 10)

## Absatz 8

Für die in § 14 Abs. 3 Nr. 1 und 2 AEG genannten Unternehmen erstreckt sich die Gültigkeit der Genehmigung auf das gesamte Gemeinschaftsgebiet (Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie 95/17/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. EG Nr. L 143 S. 70). Für die von der Richtlinie 95/18/EG nicht erfassten Eisenbahnen ist die Wahrung des Prinzips der Gegenseitigkeit die Voraussetzung dafür, dass eine in einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung auch im Inland gilt.

## Absatz 9

Auch Eisenbahnen, die nach dem Recht eines Staates, der nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaften oder des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, zum Eisenbahnverkehr zugelassen sind, haben nach § 14 Abs. 3 Nr. 4 AEG auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarung Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Für diese Eisenbahnen soll die Anerkennung der jeweiligen nationalen Betriebsgenehmigung zwischenstaatlich vereinbart werden können.

## Absatz 10

Die Nachweispflicht gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, in dem der Verkehr stattfindet, ist in der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 (Abl. EG Nr. L 143 S. 70) nicht ausdrücklich geregelt. Jedoch legt Artikel 11 Abs. 2 dieser Richtlinie eine Mitteilungspflicht der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaates für den Fall fest, dass ernsthafte Zweifel daran bestehen, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem die Behörde eines anderen Mitgliedstaates eine Genehmigung erteilt hat, den Anforderungen der Richtlinie nachkommt. Um dies beurteilen zu können, muss die Genehmigung vorliegen. Im Übrigen liegt keine Diskriminierung vor, da eine derartige Genehmigung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland bereits vor Aufnahme des Betriebs nachgewiesen werden muss.

Die sonstigen Voraussetzungen des Netzzugangs (§ 14 AEG) bleiben unberührt.

**Nummer 5 Buchstabe a** (§ 7 Abs. 1)

Bislang hatte die Genehmigungsbehörde, sofern eine der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 AEG nicht mehr vorlag, nur die Möglichkeit, die Genehmigung zu widerrufen. Um die Flexibilität des Verwaltungshandelns zu ermöglichen, kann die Genehmigungsbehörde jetzt der Eisenbahn zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach § 6 Abs. 2 AEG eine Frist setzen und diese gegebenenfalls verlängern.

**Nummer 5 Buchstabe b** (§ 7 Abs. 3)

Die Streichung der Vorschrift ist Folge der Änderung des § 6 Abs. 7 AEG.

**Nummer 6** (§ 7a)

## Absatz 1

Zwischen der Genehmigung als Eisenbahnunternehmen und der Aufnahme des Betriebes einer Eisenbahn kann eine längere Zeit verstreichen (Einstellung der benötigten Mitarbeiter, Anschaffung des nötigen Materials). Um den Eisenbahnaufsichtsbehörden vor der erstmaligen Aufnahme eines Betriebs die Gelegenheit zu geben, das Unternehmen insgesamt zu prüfen, wird diese Vorschrift in Anlehnung an Artikel 10 des Bayerischen Eisenbahn- und Bergbahngesetzes und § 10 des Eisenbahngesetzes für das Land Schleswig-Holstein eingefügt.

## Absatz 2

Zur Beschleunigung des Verfahrens wird eine Genehmigungsfiktion normiert. Die Frist beginnt erst, wenn der vollständige Antrag vorliegt. Darauf muss die Aufsichtsbehörde hinwirken (§ 71c VwVfG).

**Nummer 7** (§ 9 Abs. 2)

Die in der Praxis übliche Kurzform „nichtöffentliche Eisenbahnen“ an Stelle des Begriffs „Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen“ wird eingeführt.

**Nummer 8** (§ 11)

Ein Stilllegungsverfahren für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nicht erforderlich.

**Nummer 9** (§ 12 Abs. 3)

Redaktionelle Folgeänderung.

**Nummer 10 Buchstabe a** (§ 14 Abs. 2)

Siehe Begründung zu Nummer 7.

**Nummer 10 Buchstabe b** (§ 14 Abs. 3a)

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die sektorenspezifische Aufsichtsbehörde mit Festsetzungsbefugnis, die für die Einhaltung des Eisenbahnrechts zu sorgen hat (Eisenbahnaufsicht). Die Kartellbehörden überwachen die Einhaltung des Wettbewerbsrechts nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

Zur Stärkung des Wettbewerbs wird dem Eisenbahn-Bundesamt die Kompetenz zugewiesen, von Amts wegen einzu-

greifen, wenn es diskriminierendes Verhalten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens feststellt. Die Kompetenzen der Kartellbehörden werden nicht berührt. Auch das Bundeskartellamt kann im Rahmen seiner allgemeinen Missbrauchsaufsicht auf der Grundlage des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) gegen die sachlich nicht gerechtfertigte Verweigerung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vorgehen. Beide Behörden arbeiten deshalb bei ihrem jeweiligen Tätigwerden auf der Grundlage des § 14 Abs. 3a AEG bzw. des GWB zusammen. Ziel ist die einheitliche Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe. So haben nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) Eisenbahninfrastrukturunternehmen die diskriminierungsfreie Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, indem sie insbesondere über Anmeldungen auf Benutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden. Der Begriff „ohne sachlich gerechtfertigten Grund“ ist dem Kartellrecht entlehnt. Die Entscheidungen des Bundeskartellamtes werden daher bei der Auslegung des Begriffs berücksichtigt. Die Zusammenarbeit der Behörden ist insbesondere deshalb geboten, weil Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes, abweichend von der allgemeinen Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte für kartellrechtliche Fragen, von Verwaltungsgerichten überprüft werden. Die Regelung über die Zusammenarbeit, die von der Mitteilung über Feststellungen im Rahmen der Diskriminierungsaufsicht bis zur Abgabe einer Stellungnahme im Fall einer anstehenden Entscheidung reicht, ist der Regelung in § 82 des Telekommunikationsgesetzes nachgebildet. Personenbezogene Daten werden nicht übermittelt.

Die Kompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes besteht im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach § 5 Abs. 1 AEG. Prüfungsmaßstab sind damit nur eisenbahnrechtliche Vorschriften (§ 14 AEG, EIBV). Da auf die Zuständigkeitsregelung des § 5 Abs. 1a bis 1c AEG nicht verwiesen wird, ist im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nur das Eisenbahn-Bundesamt für die Untersagung diskriminierenden Verhaltens im Bereich des Netzzuganges für alle Eisenbahnen zuständig. Kompetenzen von Landesbehörden in diesem Bereich bestehen nicht.

**Nummer 10 Buchstabe c** (§ 14 Abs. 5)

Die eingefügte Frist dient der Beschleunigung des Verwaltungsverfahrens. Sie entspricht § 37 Abs. 1 TKG. Die Frist beginnt erst, wenn der vollständige Antrag vorliegt.

**Nummer 11** (§ 23)

Durch die Neuregelung der Aufsichts- und Eingriffskompetenzen durch die §§ 5 und 5a AEG kann § 23 AEG aufgehoben werden.

**Nummer 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa** (§ 26 Abs. 1)

Änderung der Ministeriumsbezeichnung. Mit der Verwendung des Begriffs „Eisenbahnwesen“ wird klargestellt, dass hier nicht der engere Begriff „Eisenbahnverkehrsleistung“ nach § 2 Abs. 2 AEG gemeint ist.

**Nummer 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb**  
(§ 26 Abs. 1 Nr. 1)

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass auch Vorschriften für die Erhaltung des betriebssicheren Zustandes (Instandhaltung) der Fahrzeuge und der Eisenbahninfrastruktur durch Verordnung geregelt werden können.

**Nummer 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc**  
(§ 26 Abs. 1 Nr. 9)

Redaktionelle Folgeänderung.

**Nummer 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd**  
(§ 26 Abs. 1 Nr. 10, 11)

§ 26 Abs. 1 Nr. 10

Die Verordnungsermächtigung eröffnet die Möglichkeit, die Bestellung von Sachverständigen zu regeln.

§ 26 Abs. 1 Nr. 11

Die Verordnungsermächtigung eröffnet die Möglichkeit, Meldeverfahren und Untersuchungen von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb zu regeln.

**Nummer 12 Buchstabe b** (§ 26 Abs. 3 Satz 2)

Änderung der Ministeriumsbezeichnung.

**Nummer 12 Buchstabe c** (§ 26 Abs. 5)

Siehe Begründung zu Nummer 7. Im Übrigen werden alle Verordnungsermächtigungen auf nichtöffentliche Eisenbahnen ausgedehnt, soweit dies die Einheit des Eisenbahnwesens erfordert. Mit der Verwendung des Begriffs „Eisenbahnwesen“ wird klargestellt, dass hier nicht der engere Begriff „Eisenbahnbetrieb“ nach dem Vierten Abschnitt der EBO gemeint ist.

**Nummer 12 Buchstabe d** (§ 26 Abs. 6)

Die Rechtsverordnungen zur Regelung des bauaufsichtlichen Verfahrens sollen sich auf den Regelfall der erforderlichen Genehmigungs- und Ordnungsverfahren für den Bauvorgang und für die Zulassung zur Inbetriebnahme von Betriebsanlagen sowie auf Vorschriften über die Überwachung der Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Vorschriften beschränken. Bestimmte Einzelheiten einer effizienten Verfahrensgestaltung, die im Interesse der Behörden und der Vorhabenträger liegt, können der behördlichen Weisung der Bauaufsicht überlassen bleiben. Außerdem soll den Aufsichtsbehörden die Möglichkeit gegeben werden, durch Verwaltungsakt auf die unterschiedlichen Bedingungen verschiedener Bauvorhaben sowie auf technische und technologische Entwicklungen insbesondere durch Verfahrensvereinfachungen flexibel zu reagieren.

**Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa**  
(§ 28 Abs. 1 Nr. 1)

Redaktionelle Folgeänderung zu § 6 Abs. 1 Nr. 2 (neu) AEG.

**Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb**  
(§ 28 Abs. 1 Nr. 2)

Redaktionelle Folgeänderung.

**Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc**  
(§ 28 Abs. 1 Nr. 4)

Die neue Regelung des § 7a AEG wird bußgeldbewehrt. Die bisherige Regelung wird als Folgeänderung zur Streichung des § 23 AEG aufgehoben. Auf eine Bußgeldbewehrung des ihn teilweise ersetzenden § 5a wird verzichtet. Die Vorschrift dient der Durchführung der Eisenbahnaufsicht. Die Belange der Eisenbahnaufsichtsbehörden sind durch die Einführung eines Zwangsgeldes in Höhe von bis zu 1 Mio. DM ausreichend gewahrt.

**Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd**  
(§ 28 Abs. 1 Nr. 7a, 7b)

Die Tatbestände, die sich aus den Rechtsverordnungen über die öffentliche Bestellung von Sachverständigen und über die Meldung und Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb ergeben, werden bußgeldbewehrt.

**Nummer 13 Buchstabe b** (§ 28 Abs. 2)

Redaktionelle Folgeänderung. Verstöße, die sich unmittelbar auf die Sicherheit auswirken (vorzeitige Betriebsaufnahme, Verstöße gegen Unfallmeldevorschriften), sollen mit bis zu 10 000 DM geahndet werden können.

**Nummer 14**

Redaktionelle Berichtigung.

**Nummer 15** (§§ 31 bis 34)

Allgemeines

Am Eisenbahnbetrieb nehmen auch Unternehmen teil, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 AEG sind, da sie keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Dies sind zum Beispiel Unternehmen, die Baufahrzeuge oder Privatgüterwagen einsetzen. Mit der Vorschrift wird klargestellt, dass auch für diese die eisenbahnrechtlichen Vorschriften gelten.

Halter ist, wer als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt. Die Nutzung von Eisenbahnfahrzeugen im Rahmen eines Mietvertrages durch Dritte, insbesondere die Nutzung von Privatgüterwagen durch Verlader, die damit Waren befördern, beseitigt die Haltereigenschaft nicht. Der Begriff des Halters entspricht dem des Artikels 2 Buchstabe c der Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr; noch nicht ratifiziert) und dem des § 7 StVG. Auf die Rechtsprechung hierzu und zu § 833 BGB wird Bezug genommen.

§ 31

Unternehmen, die mit Fahrzeugen selbständig eine Eisenbahninfrastruktur benutzen, müssen sich wie Eisenbahnverkehrsunternehmen behandeln lassen. Sie sollen nicht den besonderen Verpflichtungen öffentlicher Eisenbahnver-

kehrsunternehmen unterliegen. Es sind daher nur die Vorschriften anwendbar, die ausschließlich für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten und solche, die sowohl auf öffentliche als auch auf nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen anwendbar sind.

## § 32

### Absatz 1

Liegt die betriebliche Verantwortung für das Bewegen von Fahrzeugen bei einem Dritten, beschränkt sich die Verantwortung des Halters auf die Sicherheit des Fahrzeugs. Halter ist auch eine Eisenbahn, wenn sie ihre Eisenbahnfahrzeuge einem Dritten überlässt. Es gelten alle Vorschriften, die die Sicherheit eines Fahrzeugs regeln einschließlich der zugehörigen Verfahrensvorschriften (fahrzeugbezogene Genehmigungen). Die Vorschriften über die Zuständigkeit und Kompetenz von Eisenbahnaufsichtsbehörden (§§ 5 und 5a AEG) und über die Kosten von Amtshandlungen gelten für Halter von Eisenbahnfahrzeugen in gleicher Weise wie für Eisenbahnen. Die Regelungen über die Pflichtversicherung sind in der Eisenbahnaufspflichtversicherungsverordnung enthalten (Artikel 5).

### Absatz 2

Die Verantwortung für den sicheren Bau von Eisenbahnfahrzeugen liegt allein beim Halter, die für den sicheren Betrieb allein bei der Eisenbahn. Die Verantwortung dafür, dass ein betriebsicherer Zustand erhalten bleibt, trifft sowohl den Halter als auch die Eisenbahn, da je nach Sachlage nur der Halter (wiederkehrende Kontrollen des Eisenbahnfahrzeuges) oder die Eisenbahn (Beschädigung im laufenden Betrieb) die notwendigen Informationen besitzen.

### Absatz 3

Zur Verfahrensvereinfachung sollen fahrzeugbezogene Genehmigungen auch von der Behörde erteilt werden können, die für die betriebsführende Eisenbahn zuständig ist.

## § 33

Die Vorschrift dient der Klarstellung, dass auch der Hersteller eines Fahrzeugs die Abnahme beantragen kann (§ 32 EBO). Die Abnahme ist die Genehmigung für die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge. Im Rahmen einer technischen Prüfung wird dabei festgestellt, ob das abgenommene Fahrzeug den Bestimmungen der EBO und den anerkannten Regeln der Technik genügt. Dies kann bei einer Aufsichtsbehörde eines Landes oder beim Eisenbahn-Bundesamt geschehen.

## § 34

Nach der neuen Regelung in § 5 Abs. 1b Nr. 2 AEG bedarf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von jedem Land, in dem seine Eisenbahninfrastruktur belegen ist, einer Genehmigung nach § 6 AEG. Dies war bislang nicht der Fall. Es ist daher eine Übergangsregelung erforderlich. Um die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mit unnötigen Kosten zu belasten, wird die gesetzliche Fiktion eingeführt, dass die bislang von einem Land erteilte Genehmigung auch als Genehmigung der Länder gilt, in dem die Eisenbahninfrastruktur sonst belegen ist. Damit sind diese Länder z. B. für alle künftigen Anträge auf Änderung der Genehmigung zuständig, soweit ihr Gebiet betroffen ist. Aufsichtsmaßnahmen können künftig nur noch von den Ländern getroffen

werden, in denen die Eisenbahninfrastruktur belegen ist. Da die Länder auch andere Zuständigkeiten vereinbaren können, wird eine Übergangsfrist von einem Jahr eingeführt.

## Nummer 16

Redaktionelle Änderungen, die sich aus der Änderung der Bezeichnung des Ministeriums ergeben. § 30 AEG wird nicht geändert, da die Übergangsregelung bis 31. Dezember 1995 befristet ist.

## Zu Artikel 2

### Nummer 1

Kurzbezeichnung und Abkürzung werden eingeführt.

### Nummer 2 (§ 1 Abs. 1)

#### Satz 1

Gemäß dieser Vorschrift werden die Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wahrgenommen. Jegliche Aufsichtstätigkeit im Bereich der Eisenbahnen des Bundes ist dem Eisenbahn-Bundesamt zugewiesen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG). Die Kompetenz zur Erteilung von Genehmigungen verbleibt, sofern sie nicht durch Gesetz oder Verordnung dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen wurde (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 BEVVG), beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

#### Satz 2

Zur flexiblen Aufgabenwahrnehmung durch den Bund wird die Möglichkeit geschaffen, Aufgaben aus dem Ministeriumsbereich ganz oder teilweise auf das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Auf die generelle Übertragung von Einzelfallentscheidungen wurde verzichtet, da Erfahrungen aus der Genehmigungspraxis wesentliche Grundlage für die Rechtsfortbildung sind.

### Sätze 3 und 4

Die Regelung entspricht derjenigen, die schon bislang für die Übertragung der Landeseisenbahnaufsicht auf Dritte durch die jeweilige Landesregierung galt (§ 5 Abs. 1 Satz 3 – alt –, § 5 Abs. 2 Satz 4 – neu – AEG). Eine Sonderregelung wie im bisherigen § 4 ist daher entbehrlich.

### Nummer 3 (§ 2)

Redaktionelle Änderungen, die sich aus der Änderung der Bezeichnung des Ministeriums ergeben.

### Nummer 4 Buchstabe a (§ 3 – alt –)

§ 3 Abs. 1 – alt – kann aufgehoben werden, da die Regelung in § 5 Abs. 1a und Abs. 2 AEG enthalten ist. § 3 Abs. 4 – alt – kann aufgehoben werden, da eine Vergabepflicht beim Eisenbahn-Bundesamt durch die Neuordnung des Vergaberechts nicht mehr erforderlich ist.

### Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa

Verwendung des gleichen Begriffs wie in § 18 Abs. 1 AEG.

**Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb**

Da die Eisenbahnaufsicht in § 5 Abs. 1 AEG umfassend definiert ist, bedarf es der bisherigen Ergänzung „technische Aufsicht“ nicht. Zur „Bauaufsicht“ vgl. Nr. 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc.

**Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc**

Der Begriff „Bauaufsicht“ umschreibt die Tätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes im Bauaufsichtsverfahren, das sowohl Genehmigungsverfahren und Ordnungsverfahren für den Bauvorgang und für die Zulassung zur Inbetriebnahme der Betriebsanlage als auch die Aufsicht über die Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Vorschriften einschließt. Die Vorschrift weist daher dem Eisenbahn-Bundesamt die Bauaufsicht als besondere Aufgabe zu.

**Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd**

(§ 3 Abs. 2 Nr. 6 – alt –)

Folgeänderung zu Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc. Im Übrigen wird der Regelungsgehalt im bisherigen § 3 Abs. 2 Nr. 6 BEVVG vom bisherigen § 3 Abs. 2 Nr. 4 (§ 3 Abs. 1 Nr. 5 – neu –) BEVVG erfasst. Die Vorschrift ist daher entbehrlich.

**Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee**

Störungen des Eisenbahnbetriebs können auch Zugverspätungen sein, die keinen Einfluss auf die Sicherheit haben. Die Kompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes beschränkt sich auf den Sicherheitsbereich. Nach der Regelung können abstrakt oder konkret gefährliche Ereignisse untersucht werden.

**Nummer 4 Buchstabe c**

Redaktionelle Folgeänderung zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c (§ 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 AEG).

**Nummer 5 (§ 4)**

Siehe Begründung zu Nummer 2 (§ 1 Abs. 1 Satz 3 und 4).

**Zu Artikel 3**

Einführung einer Kurzbezeichnung mit Abkürzung.

**Zu Artikel 4**

Redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Artikel 5****Nummer 1**

Einführung einer Kurzbezeichnung mit Abkürzung.

**Nummer 2 (§ 1 Abs. 4 und 5)**

Allgemeines

Haftung

Materiell haften Halter im innerstaatlichen Verkehr aus unerlaubter Handlung und aus dem Einstellungsvertrag. Die Haftung der Halter im grenzüberschreitenden Verkehr richtet

sich nach der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung für Privatwagen (Anlage II Artikel 12 § 6 des Anhangs B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – vom 9. Mai 1980).

Außervertragliche Ansprüche Dritter unterliegen weder im innerstaatlichen Verkehr noch im grenzüberschreitenden Verkehr einer Beschränkung. Anspruchsvoraussetzung für diese deliktische Haftung ist lediglich leichte Fahrlässigkeit.

Versicherung

Da der Halter selbst für die Sicherheit des Fahrzeugs verantwortlich ist, können sich bei pflichtwidrigem Verhalten Schadensersatzansprüche unmittelbar gegen ihn richten. Für diese wird eine Pflichtversicherung eingeführt, da eine Differenzierung nach Fahrzeugen, deren Halter eine Eisenbahn ist, und nach Fahrzeugen, bei denen dies nicht der Fall ist, nicht sachgerecht wäre.

Die Bundeswehr ist Eigentümerin von Eisenbahnfahrzeugen. Im Rahmen der regelmäßig mit Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschließenden Verträge über die Einstellung dieser Fahrzeuge in den Wagenpark der Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich die Bundeswehr zwar von der betrieblichen Verantwortung für das Bewegen, nicht jedoch von der Haftung des Halters in Bezug auf die Sicherheit des Fahrzeugs und der damit normierten Versicherungspflicht befreien. Üblicherweise wird bei der Regelung gesetzlicher Versicherungspflichten die öffentliche Hand ausgenommen.

Im Einzelnen

Die Vorschriften entsprechen den Regelungen für Eisenbahnen in § 1 Abs. 1 und 2. Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrs- als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, müssen insgesamt nur eine Versicherung für beide Bereiche abschließen und aufrechterhalten (siehe Begründung zu Artikel 2 Nr. 1 zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung versicherungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich; Bundestagsdrucksache 13/10867). Dies gilt auch für Eisenbahnen, die sowohl selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (z. B. Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen), als auch nichtselbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (Überlassung von Eisenbahnfahrzeugen an Dritte). Alle Tätigkeiten müssen versichert sein. Es genügt jedoch ein Versicherungsvertrag, der die Deckungssumme gemäß § 2 sicherstellt.

**Nummer 3 (§ 3)**

Absatz 1

Halter unterliegen denselben Nachweis- und Anzeigepflichten wie Eisenbahnen.

Absatz 2

Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland haben vor Aufnahme des Betriebes der zuständigen Aufsichtsbehörde eine Versicherung nachzuweisen. Diese Nachweisverpflichtung trifft auch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland, bevor sie im Inland den Verkehr aufnehmen. Zur Klarstellung wird dies ausdrücklich geregelt. Die Regelung steht im Einklang mit Artikel 9 der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. EG Nr. L 143 S. 70), der eine ausreichende Versicherung vor-

schreibt. Die Nachweispflicht gegenüber den Behörden des Mitgliedstaates, in dem die Eisenbahnverkehrsleistung erbracht wird, ist in Artikel 9 der Richtlinie 95/18/EG nicht geregelt. Die neu normierte Nachweispflicht stellt jedoch keine Diskriminierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland dar, da der gleiche Nachweis für alle deutschen Unternehmen bereits bei Aufnahme des Betriebes zu erbringen ist. Die Regelung für Halter entspricht derjenigen für Eisenbahnen. Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Halter bestehen nicht.

#### **Nummer 4 (§ 4)**

Die Überprüfung, ob eine ausreichende Versicherung besteht, ist Aufgabe der staatlichen Stellen. Die Auskunftspflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Halter dient der flüssigen Betriebsabwicklung. Durch rechtzeitige Information kann vermieden werden, dass z. B. Züge wegen eines nicht versicherten Fahrzeugs angehalten werden müssen.

#### **Nummer 5 (§ 5)**

Redaktionelle Folgeänderung.

### **Zu den Artikeln 6 und 7**

#### Allgemeines

Der Begriff „Eisenbahn“ im Sinne der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bezeichnet das technische System Eisenbahn mit allen Komponenten (insbesondere Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb). Der Zusatz „... des öffentlichen Verkehrs ...“ bezieht sich nach der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes von 1994 grundsätzlich auf Eisenbahnunternehmen, die mit jedermann Beförderungsverträge schließen (öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder die jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu ihrem Netz gewähren (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Der bisherige Wortlaut könnte daher so verstanden werden, dass vom Regelungsbereich der Verordnungen nichtöffentliche Eisenbahnen generell nicht erfasst werden sollen. Diese Auslegung ist unzulässig. Auf einem öffentlichen Netz müssen die Regeln des öffentlichen Netzes, auf deren Grundlage Ausnahmen zugelassen werden können, für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten, auch für die nichtöffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies ist in der Praxis unbestritten. Eine entsprechende Klarstellung ist daher erforderlich. Andere Mindestanforderungen gelten nur für Netze, die durch ein nichtöffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden. Die Anwendung höherer Standards ist nicht ausgeschlossen. Im Einzelnen gilt Folgendes:

#### ESO

Die Signale der ESO müssen in dem Umfang angewandt werden, den die EBO vorschreibt. Eine gesonderte Klarstellung in der ESO ist daher nicht zwingend erforderlich, wird aber aus Gründen der Rechtsklarheit eingefügt.

#### EBO

Die Klarstellung wird eingefügt. Der Begriff „regelspurige Eisenbahnen“ bezeichnet den regelspurigen Teil des technischen Systems Eisenbahn. Die EBO gilt für alle regelspurigen Eisenbahnsysteme mit Ausnahme solcher, die durch

nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden. Für diese gelten die nach Landesrecht jeweils erlassenen Vorschriften für Anschlussbahnen.

### **Zu Artikel 6**

#### **Nummer 1 Buchstabe a**

Siehe Begründung zu den Artikeln 6 und 7.

#### **Nummer 1 Buchstabe b, c, d und Nummer 2**

Redaktionelle Änderungen, die sich aus der Änderung der Bezeichnung des Ministeriums ergeben.

### **Zu Artikel 7**

#### **Nummer 1 Buchstabe a (§ 1 Abs. 1)**

Siehe Begründung zu den Artikeln 6 und 7.

#### **Nummer 1 Buchstabe b (§ 1 Abs. 2)**

Redaktionelle Änderung.

#### **Nummer 2 (§ 14 Abs. 7 Satz 2)**

Die Einfügung ist erforderlich, da sonst für die Erteilung dieser Genehmigungen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und nicht das Eisenbahn-Bundesamt zuständig wäre.

#### **Nummer 3 (§ 32 Abs. 1)**

Die Einfügung ist erforderlich, da sonst für die Erteilung dieser Genehmigungen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und nicht das Eisenbahn-Bundesamt zuständig wäre.

#### **Nummer 4 (§§ 3, 15 und 35)**

Redaktionelle Änderungen, die sich aus der Änderung der Bezeichnung des Ministeriums ergeben.

### **Zu Artikel 8**

Mit dieser Regelung wird erreicht, dass die Teile der Verordnungen, die durch dieses Gesetz geändert worden sind, künftig wieder aufgrund der bestehenden Verordnungsermächtigungen geändert werden können.

### **Zu Artikel 9**

Die Vorschrift erlaubt die Neubekanntmachung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes und der durch dieses Gesetz geänderten Verordnungen.

### **Zu Artikel 10**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die Regelungen über den Halter von Eisenbahnfahrzeugen treten erst ein Jahr nach Inkrafttreten des übrigen Gesetzes in Kraft, um die notwendige Übergangsfrist, z. B. für den Abschluss einer Versicherung, zu gewährleisten.

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 765. Sitzung am 22. Juni 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

### 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf. Der Gesetzentwurf betrifft notwendige Änderungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

Der Bundesrat stellt aber fest, dass der Gesetzentwurf nicht den gesamten Änderungsbedarf dieser Rechtsmaterie abdeckt. Das gilt insbesondere für die unzureichende Regelung der Voraussetzungen zur Stilllegung und Entwidmung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die die Schienenpersonennahverkehr-Aufgabenträger ausschließende Regelung über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf einhergehende Verbesserung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz mittels der Kompetenzerweiterung des Eisenbahn-Bundesamtes muss durch weitere Instrumentarien ergänzt werden; die Trassenpreise sollen von einer Regulierungsbehörde genehmigt werden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die entsprechenden eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer zeitnahen Überprüfung und Änderung zu unterziehen. Bei der Neuregelung des Verfahrens zur Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen soll der Erhalt dieses volkswirtschaftlich relevanten Verkehrsvermögens in den Vordergrund gestellt werden. Hierzu sollte das dem Stilllegungsverfahren vorzuschaltende Verhandlungsverfahren mit übernahmewilligen Dritten eine objektive Ausgestaltung – etwa unter Zugrundelegung von Buchwerten – erfahren.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren sicherzustellen, dass bei der Eisenbahnaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt, insbesondere bei der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs, die Interessen der Länder in ausreichender Weise gewahrt sind. Diesem Interesse kommt vor dem Hintergrund der Bestrebungen der Deutsche Bahn AG, sich aus dem Regionalverkehr weitgehend zurückzuziehen, und der in erhöhtem Maße zu erwartenden Abwicklung dieser Verkehre durch private Bahnunternehmen gesteigerte Bedeutung zu. Der Bundesrat spricht sich deshalb für die Einrichtung eines Beirats beim Eisenbahn-Bundesamt aus, in den jedes Land einen Vertreter entsendet.

### 2. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 5a Abs. 1 Satz 2 AEG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 5a Abs. 1 Satz 2 nach den Wörtern „Sie haben“ das Wort „dabei“ einzufügen.

### Begründung

Durch das Einfügen des Wortes „dabei“ wird klargestellt, dass von den Aufsichtsbehörden durch aufsichtliche Maßnahmen lediglich die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Rechtsvorschriften sicherzustellen ist.

### 3. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 7a Abs. 1a – neu – AEG)

In Artikel 1 Nr. 6 ist in § 7a nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

„(1a) Für wesentliche Erweiterungen und Änderungen, die die Betriebssicherheit der Eisenbahn berühren, gilt Absatz 1 entsprechend.“

### Begründung

§ 7a Abs. 1 AEG stellt die Erlaubnispflicht auf die erstmalige Inbetriebnahme einer Eisenbahn ab; für danach auftretende wesentliche Erweiterungen und Änderungen ist dann keine Erlaubnis mehr erforderlich. Der Gesetzentwurf unterstellt, dass auf weitergehende Erlaubnisse verzichtet werden kann, da es sich in der Regel um Änderung von (baulichen) Bahnanlagen handelt, die ohnehin einer bauaufsichtlichen Schlussabnahme unterliegen; im Übrigen sei beabsichtigt, im Rahmen einer Bauaufsichtsverordnung die Abnahme von Baumaßnahmen zu regeln.

Im Bereich der Eisenbahnen treten jedoch neben baulichen auch betriebliche und andere technische Änderungen auf, die der Erlaubnis zu unterworfen sind, so z. B. der Einbau von Streckensicherungssystemen, Änderungen an Bahnübergangs-Sicherungsanlagen, Änderung der Betriebsverfahren etc. Mit der vorgeschlagenen Änderung werden auch die nicht dem Baurecht unterliegenden Erweiterungen und Änderungen erfasst und der Erlaubnispflicht unterworfen.

### 4. Zu Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 26 Abs. 1 Nr. 11 und 12 – neu – AEG)

Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd ist wie folgt zu ändern:

- a) Im Eingangssatz ist die Angabe „Nummern 10 und 11“ durch die Angabe „Nummern 10, 11 und 12“ zu ersetzen.
- b) In § 26 Abs. 1 Nr. 11 ist der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt zu ersetzen.
- c) Dem § 26 Abs. 1 ist folgende Nummer anzufügen:  
„12. über die Anforderungen, die von privaten Stellen bei der Übertragung von Aufsichts- und Genehmigungsbefugnissen zu erfüllen sind“.

### Begründung

Die Regelung soll entsprechend anderen Rechtsvorschriften sicherstellen, dass einheitliche Mindestkriterien normiert werden, die von privaten Stellen bei der Übertragung hoheitlicher Aufgaben erfüllt werden müssen.

## Anlage 3

**Gegenäußerung der Bundesregierung****Zu Nummer 1** (Zum Gesetzentwurf allgemein)**Stilllegung und Entwidmung**

Die Bundesregierung wird mit den Bundesländern den weiteren notwendigen Änderungsbedarf, insbesondere zu den Fragen der Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen und zur Entwidmung auf der Grundlage bereits vorliegender Arbeitspapiere im Detail beraten und die gegebenenfalls erforderlichen Schritte einleiten.

**Diskriminierungsfreier Netzzugang für SPNV-Aufgabenträger**

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen (SPNV-Aufgabenträger), werden durch Landesrecht bestimmt (§ 1 Regionalisierungsgesetz). Die SPNV-Aufgabenträger haben nach derzeitiger Rechtslage kein Recht auf diskriminierungsfreien Netzzugang. Dieser steht nur Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz zu. Ob und inwieweit das Recht auf diskriminierungsfreien Netzzugang auf SPNV-Aufgabenträger ausgedehnt werden soll, wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahnkapazität und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EG Nr. L 75 S. 29) geprüft. Die Umsetzung muss bis 15. März 2003 erfolgen.

**Genehmigung von Trassenpreisen**

Eine Genehmigung der Trassenpreise durch das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht vorgesehen. Sie würde im Ergebnis zu deutlich mehr Bürokratie und zusätzlichen Kosten führen, ohne dass dem ein entsprechender Nutzen gegenüberstünde. Das bisherige System der Erhebung von Trassenentgelten muss jedoch im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 insgesamt überprüft werden.

**Einrichtung eines Beirates beim Eisenbahn-Bundesamt**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die im Regierungsentwurf getroffenen Regelungen für die im Rahmen der Eisenbahnaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt auszuführenden Aufgaben und wahrzunehmenden Befugnisse reichen aus, um die Beachtung und Einhaltung der Rechtsvorschriften, auf die sich die Eisenbahnaufsicht erstreckt, durchzusetzen. Eine Einflussnahme durch das Eisenbahn-Bundesamt auf Vorgänge, die ausschließlich dem unternehmerischen Bereich der Eisenbahnen zuzurechnen sind, bleibt ausgeschlossen. Die Eisenbahnaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt ist eine Angelegenheit des

Bundes. Es ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit ein gesetzlich geregelter Beirat unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Schranke des Verbotes einer Mischverwaltung effizient tätig werden kann. Im Interesse des Bundes und der Länder liegt es allerdings, eine einheitliche Verwaltungspraxis der Eisenbahnaufsichtsbehörden zu gewährleisten. Dazu dienen die Besprechungen in den zuständigen Bund-Länder-Gremien. Sofern darüber hinaus eine Intensivierung dieser Zusammenarbeit von Seiten der Länder gewünscht wird, z. B. durch regelmäßige Besprechungen zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den Aufsichtsbehörden der Länder, ist der Bund dazu bereit.

**Zu Nummer 2** [Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 5a Abs. 1 Satz 2 AEG)]

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 3** [Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 7a Abs. 1a – neu – AEG)]

Dem Vorschlag wird mit folgenden Maßgaben zugestimmt:

Bestimmte Änderungen des Eisenbahnbetriebes, die zeitlich nach der erlaubten erstmaligen Inbetriebnahme einer Eisenbahn vorgenommen werden, sollen der besonderen Beaufsichtigung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde unterliegen. Dafür ist es nicht erforderlich, im Allgemeinen Eisenbahngesetz einen Erlaubnisvorbehalt einzuführen. Es genügt, wenn die Eisenbahnen verpflichtet werden, dies anzuzeigen, damit die Behörden in die Lage versetzt werden, rechtzeitig eine Besichtigung vorzunehmen und notwendige aufsichtliche Maßnahmen zu erlassen. Maßnahmen können gegebenenfalls bis zum Verbot einer Inbetriebnahme reichen. Außerdem soll der Bezug für die Änderung klarstellend geregelt und eine Bußgeldbewehrung eingefügt werden.

Dem § 7a soll daher folgender Absatz 3 angefügt werden:

„(3) Wesentliche Änderungen des nach Absatz 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit betreffen, sind der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.“

§ 28 Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7a Abs. 1 Satz 1 den erstmaligen Betrieb ohne Erlaubnis aufnimmt oder entgegen § 7a Abs. 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,“.

**Zu Nummer 4** [Zu Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 26 Abs. 1 Nr. 11 und 12 – neu – AEG)]

Dem Vorschlag wird zugestimmt.







