

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens
(Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG -)

Punkt der 656. Sitzung des Bundesrates am 7. Mai 1993

Der **Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS)**,
der **Finanzausschuß (Fz)**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Rechtsausschuß (R)** und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

- VP 1. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 2 Gesetz zur Zusammenführung und
Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

In Artikel 1 ist in § 3 Abs. 2 die Nummer 5 wie folgt
zu fassen:

"5. die Verwaltung und Verwertung der Liegenschaften,
sofern nicht die Verwaltung nach § 21 Abs. 3 der
nach § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn-Gründungsgesetzes
zu gründenden Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Ausgeliefert am 27. APR. 1993

(noch Ziff. 1)

übertragen ist oder die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gemäß § 22 zur Verfügung über die Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens berechtigt ist."

Begründung:

Für die bahnnotwendigen Grundstücke soll entsprechend dem Systemvorschlag der Länder zum Gesetz über die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und deren Finanzierung (Schienenwegegesetz - SchWVG) die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bzw. deren später auszugliedernde Töchter mit der Verwaltung beauftragt werden. Für die Verwaltung und Verwertung der Liegenschaften, die nicht bahnnotwendig sind, soll grundsätzlich unverändert das Bundeseisenbahnvermögen zuständig sein.

R 2. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 5 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

In Artikel 1 sind in § 7 Abs. 5 die Wörter "auf Vorschlag des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens" zu streichen und nach den Wörtern "Bundesminister der Finanzen" die Wörter "durch Rechtsverordnung" einzufügen.

(noch Ziff. 2)

Begründung:

Da das Reise- und Umzugskostenrecht gesetzlich geregelt ist und im Hinblick auf die erhebliche Bedeutung der Regelungen über die Reise- und Umzugskosten für die betroffenen Beamten sollten die vorgesehenen ergänzenden Bestimmungen über die Reise- und Umzugskosten durch Rechtsverordnung erlassen werden. In diesem Falle erscheint es aus verfassungspolitischen Gründen nicht angezeigt, das Tätigwerden des Verordnungsgebers von einem Vorschlag des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens abhängig zu machen.

AS 3. Zu Artikel 1 (§ 13 Abs. 3 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Angliederung der Eisenbahn-Unfallversicherung an bestehende gewerbliche Berufsgenossenschaften möglich ist.

Begründung:

Die gesetzliche Unfallversicherung wird zur Zeit durch 108 verschiedene Träger wahrgenommen. Es muß das Ziel sein, keine weitere Zersplitterung zuzulassen. Für die Länder ist es derzeit kaum noch möglich, sich mit den verschiedenen Trägern der Unfallversicherung, z.B. zur Unfallverhütung, abzustimmen.

AS 4. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 4 Gesetz zur Zusammenführung
und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sollte geprüft werden,
ob eine Verpflichtung der Deutsche Bahn AG vorgesehen
werden könnte, die vorhandenen Sozialeinrichtungen auf
Dauer zu erhalten und sich an den Einrichtungen zu beteiligen.

VP 5. Zu Artikel 1 (§§ 20, 21 des Gesetzes zur Zusammenführung
und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

Bei An-
nahme ent-
fällt Ziff.6

a) In Artikel 1 ist § 20 wie folgt zu fassen:

Zusammen-
hang mit
Ziff. 14 und
16

"§ 20 Übertragungsverpflichtung des Bundeseisenbahnver-
mögens

(1) Die Bundesrepublik Deutschland (Bundes-
eisenbahnvermögen) ist berechtigt und verpflichtet, das
Eigentum an für die Durchführung von Schienenpersonen-
nahverkehr notwendigen Liegenschaften und sonstigem Ver-
mögen auf Verlangen einer Gebietskörperschaft oder eines
Zusammenschlusses von Gebietskörperschaften, zu deren
Aufgaben die Sicherung einer angemessenen Verkehrsbedienung
im öffentlichen Personennahverkehr gehört, zum Zwecke der
weiteren Betriebsdurchführung auf diese zu übertragen.

(2) Voraussetzung für einen Anspruch auf Übereignung nach
Absatz 1 ist, daß die zu übereignende Eisenbahn-
infrastruktur und das sonstige Vermögen bei Geltendmachung
des Anspruchs auf Übereignung ausschließlich oder ganz
überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs
genutzt wird.

(noch Ziff. 5)

(3) Die Verpflichtung nach Absatz 1 geht auf die nach § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn-Gründungsgesetzes zu gründende Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie auf die nach § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn-Gründungsgesetzes ausgegliederten Gesellschaften über.

(4) Die Übereignung nach Absatz 1 erfolgt gegen einen Kaufpreis von DM 1,--."

Als Folge sind in § 5 Abs. 3 Satz 1 die Worte
"mit Ausnahme der Verbindlichkeiten, die in § 20 Abs. 1 Satz 2 genannt sind"
zu streichen.

Begründung:

Im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der bisherigen Bundeseisenbahnen vom Bund auf die Länder verlagert. Durch die Neufassung des § 20 soll sichergestellt werden, daß die künftigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr neben der Bestellung von Leistungen bei der Eisenbahn des Bundes auch die Möglichkeit bekommen, diese Leistungen in eigener Verantwortung zu erbringen. Hierzu muß ihnen ein Anspruch auf Übertragung der betriebsnotwendigen Liegenschaften sowie des betriebsnotwendigen sonstigen Vermögens (z.B. Fahrzeuge) eingeräumt werden. Nachdem es sich um einen Aufgabenübergang von einer öffentlichen Hand auf eine andere öffentliche Hand handelt, soll die Übertragung der zur Aufgabenerfüllung notwendigen Vermögensgegenstände nicht zu marktüblichen Preisen, sondern zu einem festen Kaufpreis von DM 1,-- erfolgen.

Soweit dem Übereignungsanspruch unterliegende Vermögensgegenstände vom Bundeseisenbahnvermögen auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder auf aus dieser ausgegliederte Gesellschaften übereignet werden, geht der Anspruch mit über.

Die im Regierungsentwurf vorgesehene Regelung zur Übertragung der Liegenschaften des Sondervermögens "Bundeseisenbahnvermögen" auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist nicht mehr notwendig, da das Eigentum an diesen Liegenschaften gemäß der beantragten Fassung von Artikel 87 e Abs. 4 Satz 1 GG beim Bund verbleiben soll.

(noch Ziff. 5)

b) In Artikel 1 ist § 21 wie folgt zu fassen:

"§ 21 Nutzungsrechte der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

(1) Die nach § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn-Gründungsgesetzes zu gründende Deutsche Bahn Aktiengesellschaft erhält aus dem Bestand des Bundeseisenbahnvermögens alle Liegenschaften (Grundstücke, Teile hiervon, grundstücksgleiche Rechte, beschränkte dingliche Rechte) sowie sonstiges Vermögen, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist, zur Nutzung. Über beabsichtigte Veränderungen an diesen Liegenschaften ist dem Bundesminister für Verkehr zu berichten. Das Nähere regelt eine Vereinbarung zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und dem Bundeseisenbahnvermögen, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen bedarf.

(2) Für die Nutzung bahnnotwendiger Liegenschaften hat die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft Beiträge an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund der nach § 1 Abs. 1a Satz 2 des Gesetzes über die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und deren Finanzierung (Schienenwegegesetz - SchWG) vom ... (BGBl I S. ...) erlassenen Rechtsverordnung zu entrichten.

(3) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft verwaltet die bahnnotwendigen Liegenschaften im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen)".

Als Folge

sind in § 26 Abs. 2 Satz 1 die Worte

"§ 20 Abs. 1"

durch die Worte

"§ 21 Abs. 1"

zu ersetzen.

(noch Ziff. 5)

Begründung:

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft soll durch die Neufassung des § 21 das ausdrückliche Recht zur Nutzung aller bahnnotwendigen Liegenschaften erhalten und diese Liegenschaften im Bundesauftrag verwalten.

Aus der beantragten Fassung des § 1 Abs. 1a des Schienenwegegesetzes folgt, daß der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft das Recht zur Nutzung der in § 1 Abs. 3 des Schienenwegegesetzes definierten Schienenwege nicht kostenlos eingeräumt wird, sondern daß die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bzw. deren Nachfolgeunternehmen gemäß der nach dem Schienenwegegesetz vorgesehenen Rechtsverordnung Beiträge an das Bundeseisenbahnvermögen zu den Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung, zum Neu- und Ausbau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen zu entrichten haben.

R 6. Zu Artikel 1 (§§ 20 und 21 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

Entfällt
bei Annahme
von Ziff. 5

Der systematische Zusammenhang zwischen den Absätzen 1 und 2 des § 20, insbesondere der Umstand, daß sich Absatz 2 Satz 1 mit den Liegenschaften befaßt, die nicht unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind, deutet darauf hin, daß Absatz 1 die Fälle regeln soll, in denen Liegenschaften (sowie sonstiges Vermögen) des Bundeseisenbahnvermögens unmittelbar und ausschließlich für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur durch die Deutsche Bahn AG notwendig und daher auf diese Gesellschaft zu übertragen sind. Dieser Deutung steht jedoch § 21 Satz 1 entgegen, der für Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind, einen Vermögensübergang kraft Gesetzes vorsieht. Damit wird zweifelhaft, welche Fälle von Bahnnotwendigkeit von § 20 Abs. 1 Satz 1 erfaßt werden. Der Bundesrat hält eine Präzisierung des Gewollten im weiteren Gesetzgebungsverfahren für erforderlich.

VP 7. Zu Artikel 1 (§ 22 Abs. 3 und 4 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

In Artikel 1 ist § 22 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 3 ist zu streichen.

b) In Absatz 4 Satz 2 sind die Worte

" ,wenn ihm der Gegenstand durch einen vollziehbaren Übergabebescheid zugeordnet wird"

zu streichen.

Begründung zu a und b:

Die Änderungen berücksichtigen, daß die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bzw. die aus ihr ausgegliederten Gesellschaften die Verwaltung der bahnnotwendigen Liegenschaften im Auftrag des Bundes übernehmen sollen.

VP 8. Zu Artikel 1 (§§ 23 bis 25 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

Bei Annahme
entfallen
die Ziff.
9 bis 11

In Artikel 1 sind die §§ 23 und 24 zu streichen.

Als Folge

sind in § 25 die Worte

"§§ 20 bis 24"

durch die Worte

"§§ 20 bis 22"

zu ersetzen.

Begründung:

Siehe Begründung zur Neufassung der §§ 20 und 21.

Obwohl die Vorschrift des § 25 durch die Änderungen der §§ 21 und 22 sowie der Streichungen der §§ 23 und 24 ihre ursprüngliche Bedeutung weitgehend verloren hat, soll eine Regelung über den Erlaß von Verwaltungsvorschriften bestehen bleiben. In diesen Verwaltungsvorschriften könnte insbesondere die Bestimmung "bahnnotwendiger" Liegenschaften näher festgelegt werden.

- R 9. Zu Artikel 1 (§ 23 Abs. 1 Satz 2 Gesetz zur Zusammenführung und
Entfällt bei Neugliederung der Bundeseisenbahnen)
Annahme von
Ziff. 8

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in § 23 Abs. 1 Satz 2 zu Recht davon gesprochen wird, daß durch einen Übergabebescheid auch "Vermögensgegenstände" auf die Deutsche Bahn AG übertragen werden können. Die §§ 20 bis 24 sind auf den Übergang bzw. die Übertragung von Liegenschaften zugeschnitten. Insbesondere hat die Schiedsstelle nach § 24 Abs. 1 nur über Streitigkeiten über Liegenschaften zu entscheiden (vgl. die Begründung zu § 3 Abs. 1). Dies deutet darauf hin, daß die nicht aus Liegenschaften bestehenden Vermögensgegenstände gemäß § 1 Abs. 1, §§ 4 ff. des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes nach Maßgabe des Ausgliederungsplans auf die Deutsche Bahn AG übergehen (vgl. die Begründung zu Artikel 2 § 4 Abs. 2).

- R 10. Zu Artikel 1 (§ 23 Abs. 1 Satz 4 Gesetz zur Zusammenführung und
Entfällt Neugliederung der Bundeseisenbahnen)
bei Annahme
von Ziff. 8

Nach § 23 Abs. 1 Satz 4 soll in den Fällen des Artikels 26 Abs. 1 Satz 2 des Einigungsvertrages durch Zuordnungsbescheid nach dem Vermögenszuordnungsgesetz entschieden werden. Andererseits ist in § 23 Abs. 5 Satz 1 in bezug auf Liegenschaften eine Regelung vorgesehen, wonach die Übertragung oder Feststellung des Übergangs die Zuordnung nach Artikel 26 des Einigungsvertrages und vergleichbaren Vorschriften ersetzt. Da sich beide Regelungen wohl gegenseitig ausschließen dürften, erscheint im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Klarstellung des Gewollten erforderlich.

R 11. Zu Artikel 1 (§ 24 Abs. 2 Satz 2 Gesetz zur Zusammenführung und
Entfällt bei Annahme von Ziff. 8 Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

In Artikel 1 ist in § 24 Abs. 2 Satz 2
nach der Angabe "§ 23 Abs. 3"
die Angabe "und 5"
einzufügen.

Begründung:

Die dem Schutz Dritter dienende Vorschrift
des § 23 Abs. 5 muß auch in den Fällen
Anwendung finden, in denen die Übertragung
von Liegenschaften bzw. die Feststellung des
Übergangs nicht durch Übergabebescheid des
Bundeseisenbahnvermögens, sondern durch
Schiedsspruch der Schiedsstelle vorgenommen
wird.

VP 12. Zu Artikel 1 (§ 26 Abs. 3 Gesetz zur Zusammenführung
und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

In Artikel 1 ist § 26 Abs. 2 wie folgt zu ändern:

a) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Hat die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft die Nutzungs-
rechte nach § 21 Abs. 1 auf eine ausgegliederte Ge-
sellschaft übertragen, so hat diese Gesellschaft die
Beiträge nach § 21 Abs. 2 an das Bundeseisenbahnvermögen
zu entrichten".

b) Satz 3 wird gestrichen.

(noch Ziff. 12)

Begründung a und b:

In seiner neuen Fassung soll § 26 Abs. 2 lediglich eine Nachfolgeregelung hinsichtlich der Verwaltung des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes treffen, sofern aus der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aufgrund des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft weitere Gesellschaften ausgegliedert werden. Die Neufassung von § 26 Abs. 2 Satz 2 stellt sicher, daß auch für diese Gesellschaften die Beitragsregelung nach der Rechtsverordnung über die Beiträge der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zur Kostentragung für Neu- und Ausbau, Ersatzinvestitionen sowie Unterhaltung und Instandsetzung des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes gilt.

R 13. Zu Artikel 1 (§ 29 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

In Artikel 1 sind in § 29
die Wörter "durch Organisationsakt"
zu streichen.

Begründung:

Eine vorzeitige Festlegung der Rechtsform der Übertragung sollte vermieden werden. Je nachdem, welche Aufgaben dem Bundeseisenbahnvermögen zum maßgebenden Zeitpunkt noch obliegen, kann jedenfalls dann ein Rechtssatz erforderlich werden, wenn die Aufgaben auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen werden sollen.

VP

14. Zu Artikel 2 (§ 1 Abs. 1 DBGrG)

Zusammen-
hang mit
Ziff. 5

In Artikel 2 sind in § 1 Abs. 1 die Worte
"in Erfüllung der in § 20 Abs. 1 des Gesetzes zur
Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen
vom ...(BGBI. I S.) enthaltenen Verpflichtungen"
sowie die Worte
"dort genannten"
zu streichen.

Begründung:

Die Streichungen sind eine Folge
der beantragten Neufassung des
§ 20 des Gesetzes zur Zusammen-
führung und Neugliederung der
Bundeseisenbahnen. Sie folgen
ferner aus der beantragten Neu-
fassung des Artikels 87e Abs. 4
Grundgesetz sowie des Gesetzes
über den Bau und die Finanzierung
der Schienenwege von Eisenbahnen
des Bundes. Beides führt dazu,
daß keine Liegenschaften vom
Bundeseisenbahnvermögen auf die
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
übertragen werden.

VP

15. Zu Artikel 2 (§ 2 DBGrG)

In Artikel 2 ist § 2 wie folgt zu fassen:

"§ 2

Ausgliederung aus dem Vermögen der Deutsche Bahn
Aktiengesellschaft; Auflösung der Deutsche Bahn
Aktiengesellschaft

(1) Spätestens drei Jahre nach der Eintragung der
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im Handelsregister prüft
der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Länder,
ob die Bereiche "Personennahverkehr", "Personenfernver-
kehr", "Güterverkehr" und "Fahrweg" auf neu zu gründende
Aktiengesellschaften auszugliedern sind.

(noch Ziff. 15)

(2) Spätestens fünf Jahre nach der Ausgliederung gemäß Absatz 1 prüft der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Länder, ob die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

1. aufzulösen oder
2. mit einer der in Absatz 1 genannten Aktiengesellschaften zu verschmelzen oder
3. auf die in Absatz 1 genannten Aktiengesellschaften aufzuspalten ist.

(3) Die Entscheidungen nach den Absätzen 1 und 2 erfolgen durch Gesetz; im übrigen gelten die Bestimmungen der §§ 4 bis 9."

Begründung:

Entgegen der Fassung des Regierungsentwurfs soll ein wesentlich flexibleres Vorgehen zur Umwandlung der DB AG in eine Holding und später in selbständige Gesellschaften vorgesehen werden. Dabei soll die vorgeschriebene Anhörung der Länder garantieren, daß vor den jeweiligen Entscheidungen über die Umgestaltung des Unternehmens DB AG der Konsens mit den Ländern hergestellt werden kann.

Da die Gründung der DB AG auf gesetzlicher Grundlage erfolgt, müssen auch die weiteren Organisationsschritte dem Gesetzgeber vorbehalten bleiben.

VP

16. Zu Artikel 2 (§ 10 Abs. 3 DBGrG)

Zusammen-
hang mit
Ziff. 5

In Artikel 2 ist in § 10 der Absatz 3 zu streichen.

Begründung:

Folge der Änderungen von Artikel 87e des Grundgesetzes sowie von § 21 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen, wonach der Bund weiterhin Eigentümer der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes bleibt.

VP

17. Zu Artikel 2 (§ 11 Abs. 3 DBGrG)

Fz

In Artikel 2 sind in § 11 Abs. 3 die Worte "Die Absätze 1 und 2 gelten" durch die Worte "Absatz 1 gilt" zu ersetzen.

Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung sollen auch die Rechtsvorgänge, die bei der Ausgliederung der Bereiche "Personenverkehr", "Güterverkehr" und "Fahrweg" aus der Deutsche Bahn AG verwirklicht werden, von der Grunderwerbsteuer befreit sein.

Diese Rechtsvorgänge betreffen jedoch ausschließlich privatrechtlich organisierte Unternehmen; sie sind daher mit entsprechenden Umstrukturierungsmaßnahmen privatwirtschaftlicher Unternehmen vergleichbar. Die Befreiung dieser Vorgänge von der Grunderwerbsteuer würde zu unabweisbaren Berufungen aus anderen Bereichen der Privatwirtschaft führen. Eine Grunderwerbsteuerbefreiung für unternehmenspolitisch und betriebswirtschaftlich erforderliche Grundstücksübertragungen in beliebigen Wirtschaftszweigen könnte nicht mehr begründet abgelehnt werden.

(noch Ziff. 17)

Insbesondere würde die vorgesehene Grunderwerbsteuerbefreiung über eine Wiedereinführung der am 31.12.1981 ausgelaufenen Befreiung nach § 27 des Gesetzes über steuerliche Maßnahmen bei Änderung der Unternehmensform bezogen auf ein Unternehmen wiederaufleben lassen.

Damit wäre jedoch der Erfolg der Grunderwerbsteuerreform insgesamt gefährdet und die Beibehaltung des gegenwärtig geringen Steuersatzes in Frage gestellt.

Die Einführung einer Grunderwerbsteuerbefreiung für Grundstücksübertragungen der Deutsche Bahn AG auf ihre Tochtergesellschaften ist daher nicht vertretbar.

VP 18. Zu Artikel 2 (§ 12 DBGrG)

Fz

In Artikel 2 ist § 12 zu streichen.

Als Folge sind

- a) in Artikel 2 in §§ 28 ff die Worte "zuzüglich Gebührenregelung entsprechend § 12" sowie
 - b) in Artikel 6 die Absätze 39, 40 und 41
- zu streichen.

Begründung:

Die Gewährung einer derart umfassenden Gebührenvergünstigung widerspräche in eklatanter Weise der privatwirtschaftlichen Grundkonzeption der Strukturreform. Sachliche Billigkeitsgründe, die im übrigen dann auch anderen, von Umstrukturierungsmaßnahmen betroffenen Unternehmen der Wirtschaft zugestanden werden müßten, sind ebenfalls nicht erkennbar. Unabhängig hiervon würden durch die vorgesehene Gebührenbefreiungsregelung Belastungen vom Bund auf die Länder verlagert.

(noch Ziff. 18)

Diese hätten den durch die verschiedenen Umstrukturierungsmaßnahmen bei den Amts- und Registergerichten, aber z.B. auch bei den Vermessungs- und Katasterbehörden entstehenden erheblichen Verwaltungsaufwand ohne entsprechenden finanziellen Ausgleich zu tragen. Darüber hinaus vermag selbst der von der Bundesregierung in die Begründung aufgenommene Verweis auf die Regelung bei der Gründung der Ruhrkohle AG nicht zu überzeugen, da die seinerzeitigen Befreiungsregelungen zumindest in ihrer haushaltsmäßigen Auswirkung zeitlich und örtlich begrenzt waren.

VP

19. Zu Artikel 2 (§ 25 DBGrG)

In Artikel 2 ist in § 25 Satz 1 das Wort

"Personenverkehr"

durch die Worte

"Personennahverkehr", "Personenfernverkehr"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Aufspaltung des Unternehmensbereiches "Personenverkehr" in die beiden Unternehmensbereiche "Personennahverkehr" und "Personenfernverkehr" soll der erheblichen Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs im Leistungsangebot der Eisenbahnen des Bundes Rechnung tragen. Den künftigen Aufgabenträgern für den ÖPNV in den Ländern soll ein geeigneter Ansprechpartner gegenüberstehen, der auch innerhalb des Gesamtunternehmens Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im eigenen Unternehmensinteresse die Belange des Schienenpersonennahverkehrs gegenüber den anderen Sparten des Unternehmens angemessen vertreten kann.

VP

20. Zu Artikel 2 (§ 27 DBGrG)

In Artikel 2 ist § 27 wie folgt zu fassen:

"§ 27

Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes

(1) §§ 53 und 54 des Gesetzes über die Grundsätze des Haushaltsrechtes des Bundes und der Länder (Haushaltsgrundsätzegesetz - HGrG) vom 19. August 1969, zuletzt geändert durch Einigungsvertrag vom 31. August 1990 (BGBl. II S. 889,990) und §§ 60, 68 und 92 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), zuletzt geändert durch Artikel 1 Viertes Änderungsgesetz vom 18. Juli 1990 (BGBl. I S. 1447) finden keine Anwendung.

(2) Zum Abschlußprüfer nach § 317 des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2211) wird der Bundesrechnungshof bestellt. Gegenstand und Umfang seiner Prüfung bestimmen sich nach § 317 des Handelsgesetzbuches. §§ 320 bis 322 Handelsgesetzbuch gelten entsprechend. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bundesrechnungshof und der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft über die Auslegung und Anwendung der gesetzlichen Vorschriften sowie von Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und der Satzung über den Jahresabschluß, Lagebericht, Konzernabschluß oder Konzernlagebericht entscheidet auf Antrag des Bundesrechnungshofes oder der gesetzlichen Vertreter der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft der für die Haushaltskontrolle nach der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zuständige Ausschuß.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend für nach § 2 und § 3 Abs. 3 ausgegliederte Gesellschaften."

(noch Ziff. 20)

Begründung:

Soll die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, wenn auch nur im Rahmen des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG) und der aufgrund dieses Gesetzes vom Bundesminister für Verkehr zu erlassenden Rechtsverordnungen als Wirtschaftsunternehmen am Markt tätig sein, muß sie von den zusätzlichen Beschränkungen des Haushaltsgrundsätzegesetzes und der Bundeshaushaltsordnung befreit werden.

Zum Abschlußprüfer wird der Bundesrechnungshof bestellt. Seine Rechte und Pflichten bestimmen sich nach §§ 316 ff. des Handelsgesetzbuches, sofern diese aufgrund der Funktion des Bundesrechnungshofes auf ihn Anwendung finden können. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und dem Bundesrechnungshof entscheidet der für die Haushaltskontrolle zuständige Ausschuß des Deutschen Bundestages. Diese Regelung gilt entsprechend für nach § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 ausgegliederte Gesellschaften der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft.

VP 21. Zu Artikel 2 (nach § 27 DBGrG)

In Artikel 2 ist nach § 27 folgender § 27a einzufügen:

"§ 27a

Veräußerung von Aktien des Bundes

(1) Sofern der Bund mehr als 49,9 vom Hundert seiner Aktien an der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft veräußern will, erfolgt die Ermächtigung zur Veräußerung durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für nach § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 ausgegliederte Gesellschaften."

(noch Ziff. 21)

Begründung:

Die Veräußerung von Aktien des Bundes an der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bedarf der Ermächtigung durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, sofern der Bund mehr als 49,9 % seiner Aktien veräußern will. Dadurch soll verhindert werden, daß der Bund durch Veräußerung von Aktien der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bzw. ausgegliederter Töchter die Zuständigkeiten im Schienenverkehr auf die Länder verlagern kann.

VP

22. Zu Artikel 3 (§ 2 Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes)

In Artikel 3 ist in § 2 der Absatz 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz des Eisenbahn-Bundesamtes und den Sitz von Außenstellen im Benehmen mit den Ländern. Soweit Außenstellen räumlich begrenzte Zuständigkeiten erhalten, sind bei der Abgrenzung der Verwaltungsbezirke die Grenzen der Bundesländer zu berücksichtigen."

Begründung:

Wegen der strukturpolitischen Bedeutung sollen die Länder bei der Bestimmung von Standorten größerer Bundesdienststellen angehört werden.

Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden des Bundes und der Länder wird erleichtert, wenn sich die räumlichen Zuständigkeiten überlagern.

VP

23. Zu Artikel 3 (§ 3 Abs. 3)

In Artikel 3 ist in § 3 der Absatz 3 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind die Worte
"und Anhörungsbehörde"
zu streichen.

b) Nach Satz 2 sind folgende Sätze anzufügen:

"Anhörungsbehörde ist die nach Landesrecht zuständige Behörde des Landes, in dem die Anlagen liegen. Ihr sind die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten."

Begründung zu a und b:

Die Änderung ist darauf gerichtet, die bisherige Praxis beizubehalten. Planfeststellung und Anhörungsverfahren sollten auch künftig nicht in einer Hand liegen.

Der in der Begründung des Regierungsentwurfs zu § 3 Abs. 3 dargelegten Auffassung, die Zusammenlegung von Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde führe zu einer Straffung des Verfahrens, wird widersprochen.

Der Ausbau des Schienenwege(hochgeschwindigkeits)netzes hat auch erhebliche regionale Bedeutung. Die sich daraus möglicherweise ergebenden Konflikte mit überregionalen Zielsetzungen bedürfen einer Vermittlung im Anhörungsverfahren und im Erörterungstermin. Dies kann von den mit den regionalen Verhältnissen besonders vertrauten, im übrigen aber sowohl den regionalen als auch den überregionalen Interessen verpflichteten Landesbehörden (Regierungspräsidien/Bezirksregierungen) eher geleistet werden als von einer zentralen Bundesbehörde.

R 24. Zu Artikel 3 (§ 4 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes)

Nach Auffassung des Bundesrates muß der Staat die ordnungsgemäße Erledigung der einem beliebigen Unternehmer übertragenen staatlichen Aufgaben sicherstellen. Dies erfordert, daß er den Unternehmer zumindest einer Rechtsaufsicht unterwirft. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf eine entsprechende Ergänzung der Bestimmung hinzuwirken.

AS 25. Zu Artikel 3 (§ 4 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes)

In Artikel 3 § 4 Satz 1 sind nach den Worten "durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr" die Worte "mit Zustimmung des Bundesrates" einzufügen.

Begründung:

Da Belange der Länder berührt werden, ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich (Artikel 80 Abs. 2 GG).

VP

26. Zu Artikel 4 (§ 1 Abs. 1 SchWAbG)

In Artikel 4 ist in § 1 der Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Der Bund ist Eigentümer der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Eisenbahnen des Bundes verwalten dieses Schienenwegenetz im Auftrag des Bundes."

Als Folge

- ist die Überschrift zu Artikel 4 wie folgt zu fassen:

"Artikel 4

Gesetz über die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und deren Finanzierung (Schienenwegegesetz - SchWG)";

- ist die Überschrift zu § 1 wie folgt zu fassen:

"§ 1

Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes
und dessen Finanzierung"

Begründung:

Wie auch in der beantragten Fassung des Artikels 87e Abs. 4 Satz 1 des Grundgesetzes bestimmt, soll der Bund Eigentümer des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes bleiben und damit die umfassende Verwaltungskompetenz für dieses Schienenwegenetz haben. In Anlehnung an die Bundesfernstraßen-auftragsverwaltung wird jedoch aus Praktikabilitätsgesichtspunkten den Eisenbahnen des Bundes die Verwaltung im Auftrag des Bundes übertragen. Wegen des damit erweiterten Regelungsgehalts des Schienenwegeausbaugesetzes sind die Überschriften zu Artikel 4 sowie zu § 1 neu zu fassen.

VP

27. Zu Artikel 4 (§ 1 nach Absatz 1 SchWAbG)

In Artikel 4 ist in § 1 nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

"(1a) Der Bund trägt die Kosten des Baus, Ausbaus, der Ersatzinvestitionen sowie die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes, soweit diese Kosten nicht durch Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes gedeckt werden. Der Bundesminister für Verkehr setzt durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation zu anderen Verkehrsträgern und des unternehmerischen Interesses der Eisenbahnen des Bundes sowie der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus die Vom-Hundert-Sätze fest, in deren Höhe die Eisenbahnen des Bundes Einnahmen aus der Erhebung von Entgelten für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur oder aus entsprechenden Verrechnungssätzen zwischen den Bereichen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft an den Bund zur Finanzierung der Kosten von Maßnahmen nach Satz 1 abzuführen haben. Die Vom-Hundert-Sätze sind mindestens getrennt für Einnahmen aus Entgelten für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur im

1. Personennah-, Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr,
 2. Personenfernverkehr,
 3. Güterverkehr
- auszuweisen."

Als Folge

sind in Artikel 4 die §§ 4 und 5 zu streichen.

(noch Ziff. 27)

Begründung:

Aus der Eigentümerstellung des Bundes folgt, daß er grundsätzlich die Kosten des Neu- und Ausbaus, der Ersatzinvestitionen und Unterhaltung sowie der Instandsetzung des Schienenwegnetzes der Eisenbahnen des Bundes zu tragen hat. Die Beteiligung der Eisenbahnen des Bundes kommt nur insoweit in Betracht, als diese in die Lage versetzt sind, sich durch gezielte Entgelte für die Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur an diesen Kosten zu beteiligen. Es ist heute nicht absehbar, ob die Eisenbahnen des Bundes unter den derzeitigen Wettbewerbsbedingungen in der Lage sein werden, über die Nutzungsentgelte die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung, geschweige denn die Kosten der Abschreibung und Zinsen für Neu- und Ausbaumaßnahmen und Ersatzinvestitionen zu erwirtschaften. Auch bei der Übernahme der sogenannten Altlasten der Eisenbahnen des Bundes durch den Bund (Bundeseisenbahnvermögen) ist davon auszugehen, daß das nichtelektrifizierte Netz nicht kostendeckend betrieben werden kann und daß die im elektrifizierten Netz notwendigen Gebühren zur Deckung der laufenden Kosten und Abschreibungen, in keinem Fall aber der Zinsen, ausreichen würden. Aus diesem Grund ist eine Festsetzung der Eigenbeteiligung der Eisenbahnen des Bundes an der Finanzierung der notwendigen Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen im Gesetz nicht möglich.

Durch die vorgeschlagene Rechtsverordnung, die der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen hat, wird das notwendige Instrument geschaffen, um auf die jeweilige Wettbewerbssituation der Eisenbahnen des Bundes, deren unternehmerisches Interesse und damit auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahnen des Bundes flexibel reagieren zu können. Gleichzeitig wird dadurch ein Instrument geschaffen, durch attraktive Gebührengestaltung einen Beitrag für die Ziele der Raumordnung, des Umweltschutzes und der Stadtentwicklung zu leisten.

Die Differenzierung nach

- Personennah-, Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr,
- Personentfernverkehr,
- Güterverkehr

erscheint geboten, um den unterschiedlichen Deckungsbeitragsmöglichkeiten dieser Verkehrsarten über die Nutzungsentgelte Rechnung tragen

zu können. Diese Regelung zur Festsetzung der Eigenbeteiligung der Eisenbahnen des Bundes an Finanzierungslasten für das Schienenwegenetz tritt an die Stelle der im Regierungsentwurf vorgesehenen Konzeption über Abschreibungen beziehungsweise Finanzierungsvereinbarungen. Die §§ 4 und 5 sind daher zu streichen.

VP 28. Zu Artikel 4 (§ 1 Abs. 2 SchWAbG)

In Artikel 4 sind in § 1 Abs. 2 die Worte
"andere Gebietskörperschaften oder"
zu streichen.

Begründung:

Für eine hervorgehobene Erwähnung "anderer Gebietskörperschaften" als mögliche Finanzierungsträger neben der allgemeinen Formulierung "Dritte" besteht kein Anlaß, so daß diese Worte zu streichen sind.

VP 29. Zu Artikel 4 (§ 1 Abs. 3 SchWAbG)

In Artikel 4 ist in § 1 der Absatz 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Schienenwege im Sinne des Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme. Zu den Schienenwegen zählen die in Anlage 1, Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 (ABl. EG Nr. L 278, S. 1) aufgeführten Anlagen. Zu den Schienenwegen zählen auch Gebäude, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur dienen und Gebäude, in denen sich Verkaufs- und Abfertigungseinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr befinden."

(noch Ziff. 29)

Begründung:

Die Begriffsbestimmung wiederholt im wesentlichen die Begriffsbestimmung aus § 2 Abs. 3 des Artikels 5 - Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Diese Begriffsbestimmung entspricht weitestgehend dem in Artikel 3, dritter Anstrich der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juni 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft verwendeten Begriff. Darüber hinaus werden jedoch auch Empfangsgebäude sowie Gebäude, in denen sich Verkaufs- und Abfertigungseinrichtungen der Eisenbahnunternehmen befinden, in die Begriffsdefinition einbezogen. Diese Anlagen werden damit abweichend von der Begriffsdefinition in der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission, auf die in Satz 2 verwiesen wird, sowie abweichend von Artikel 3, dritter Anstrich der EG-Richtlinie ausdrücklich in die Begriffsbestimmung mit einbezogen.

VP

30. Zu Artikel 4 (§ 2 Abs. 2 - neu - SchWABG)

In Artikel 4 wird der Text von § 2 zu Absatz 1;

es ist folgender Absatz 2 anzufügen:

"(2) Im Bedarfsplan sind die Neu- und Ausbauvorhaben der Schienenwege nach § 1 Abs. 3, insbesondere die im vorhandenen Schienenwegenetz geplante Zahl der Streckengleise darzustellen."

Begründung:

Durch die Bezugnahme auf die Begriffsbestimmung nach § 1 Abs. 3 wird der generelle Inhalt des Bedarfsplanes vorgegeben. Durch die besondere Hervorhebung, daß im vorhandenen Schienenwegenetz die geplante Zahl der Streckengleise darzustellen ist (analog zur Angabe der Zahl der Fahrstreifen im Bundesfernstraßenbedarfsplan), wird die Gleichstellung mit dem Bundesfernstraßenbedarfsplan sichergestellt. Die Ergänzung ist erforderlich, weil insbesondere durch den Ausbau des Schienenwegenetzes für Hochgeschwindigkeitszüge die erforderlichen Kapazitäten für den Regional- und Nahverkehr nicht eingeschränkt werden dürfen. Daher muß insbesondere in den Ballungsräumen durch den mehrgleisigen Ausbau einzelner Streckenabschnitte Ersatz geschaffen werden für Gleise, die vom schnellen Fernverkehr beansprucht werden.

Mit der Aufnahme dieser Investitionsmaßnahmen in den Bedarfsplan wird im Planfeststellungsverfahren nur über die Zulässigkeit und über Art und Weise des Neu- und Ausbaus entschieden, da der Bedarf an Schienenwegen in diesem Gesetz vom Gesetzgeber verbindlich festgestellt ist. Dies entspricht der Regelung in § 1 Abs. 2 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz.

VP

31. Zu Artikel 4 (§ 2 Abs. 3 - neu - SchWAbG)

In Artikel 4 ist in § 2 nach Absatz 2 - neu - folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Der Neu- und Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind."

Begründung:

Ebenso wie beim Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz soll der Neu- und Ausbau des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes nach Stufen erfolgen, die im Bedarfsplan vorzusehen sind. Im Bedarfsplan wird unterschieden werden nach den Stufen "Vordringlicher Bedarf" sowie "Weiterer Bedarf".

VP

32. Zu Artikel 4 (§ 2 Abs. 4 - neu - SchWAbG)

In Artikel 4 ist in § 2 nach Absatz 3 - neu - folgender Absatz 4 anzufügen:

"(4) Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben unberührt; sie sind auf die Maßnahmen abzustimmen, die aufgrund des Bedarfsplans ausgeführt werden sollen."

Begründung:

Der Bedarfsplan behindert nicht die Durchführung einzelner Verbesserungsmaßnahmen außerhalb der bisherigen Planung; vielmehr genügt eine Abstimmung solcher Maßnahmen mit den im Plan genannten Vorhaben.

VP

33. Zu Artikel 4 (§ 3 SchWAbG)

In Artikel 4 ist § 3 wie folgt zu fassen:

"§ 3

Verfahren zur Aufstellung des Bedarfsplans

(1) Der Bedarfsplan für das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach Anhörung der Länder vom Bundesministerium für Verkehr vorbereitet. Er ist mit den Plänen des Bundes für andere Verkehrsträger abzustimmen.

(2) In die Prüfung bei der Aufstellung des Bedarfsplans sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie Ausbaupläne der Europäischen Gemeinschaft für den europäischen Eisenbahn- und kombinierten Verkehr und entsprechende Ausbauplanungen von Drittländern einzubeziehen.

(3) Der Bedarfsplan muß mindestens folgende Maßnahmen enthalten:

1. Neu- und Ausbau von Fernverkehrsstrecken,
2. Neu- und Ausbau von Anlagen zur direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen,
3. Neu- und Ausbau eines Grundnetzes zur Anbindung der Fläche an die Fernverkehrsstrecken,
4. Neu- und Ausbau von Nahverkehrsstrecken, insbesondere von S-Bahnen,
5. Neu- und Ausbau von wichtigen Bahnhöfen des Nah- und Fernverkehrs,
6. Neu- und Ausbau von Rangierbahnhöfen sowie von Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr von Schiene/Straße/Schiffahrt dienen.

Zu den Ausbaumaßnahmen gehören auch Maßnahmen zur Elektrifizierung und zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes."

Begründung:

Absatz 1

Zur Absicherung der Mitwirkungsrechte der Länder ist in Absatz 1 geregelt, daß bei der Aufstellung des Bedarfsplans eine Anhörung der Länder zu erfolgen hat. Für nicht erforderlich wird gehalten, daß die Aufstellung des Bedarfsplans an ein der Zustimmung des Bundesrates bedürftendes Gesetz geknüpft wird.

Zur Vermeidung von Parallelinvestitionen und um der Forderung nach rationaler Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern sowie nach Vernetzung ihrer Wege und Verkehrsleistungen Rechnung zu tragen, ist eine gegenseitige Abstimmung des Bedarfsplans für das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes und der entsprechenden Pläne des Bundes für andere Verkehrsträger vorgesehen.

Absatz 2

Neben der Berücksichtigung der Ausbaupläne der Europäischen Gemeinschaft für den europäischen Eisenbahn- und kombinierten Verkehr sowie entsprechender Ausbauplanungen von Drittländern sind auch die für eine vorausschauende Verkehrswegeplanung wesentlichen öffentlichen Belange angemessen zu berücksichtigen. Der vorgeschlagene Text entspricht § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes.

Ein Verweis auf die Bewertungskriterien des Bundesverkehrswegeplanes 1992, Nr. 4.2 (S. 24 ff.) ist nicht erforderlich. Die Verpflichtung zur Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung folgt aus § 6 Abs. 2 des Haushaltsgrundsätzegesetzes und § 7 Abs. 2 der Haushaltsordnung des Bundes (Auftragsverwaltung im Auftrag des Bundes). Im Rahmen der Erstellung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung sind gesamtwirtschaftliche, ökologische, städtebauliche und weitere Kriterien einzubeziehen. Damit ist auch ausgeschlossen, daß entgegen der bisherigen Praxis des Bundesverkehrswegeplanes bei der Auswahl und Festlegung der Dringlichkeit von Investitionen bei den Eisenbahnen des Bundes ein betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsnachweis erforderlich ist.

(noch Ziff. 33)

Absatz 3

Der Bedarfsplan erfaßt nicht nur in Anlehnung an die bisherige Bundesverkehrswegeplanung unter Berücksichtigung der aktuellen Schwerpunkte der Schienenverkehrsentwicklung den Neu- und Ausbau von Fernverkehrsstrecken des Personen- und Güterverkehrs einschließlich einer leistungsfähigen Anbindung der Fläche an diese Strecken sowie den Neu- und Ausbau von Rangierbahnhöfen und Schienenverkehrsanlagen des kombinierten Verkehrs, sondern auch den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken des Nahverkehrs und von wichtigen Bahnhöfen (§ 44 Bundesbahngesetz) sowie durch ausdrückliche begriffliche Klarstellung als Ausbaumaßnahmen Elektrifizierungs- und Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes.

VP 34. Zu Artikel 4 (§ 6 SchWABG)

In Artikel 4 ist § 6 wie folgt zu fassen:

"§ 6

Aufstellung und Anpassung des Bedarfsplans

(1) Spätestens nach Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes legt das Bundesministerium für Verkehr den Bedarfsplan nach § 3 vor.

(2) Spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren nach Inkrafttreten des ersten Bedarfsplans nach Absatz 1 prüft das Bundesministerium für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung unter Beachtung der in § 3 Abs. 2 genannten Belange anzupassen ist.

(3) Aufstellung und Anpassung des Bedarfsplans geschehen durch Gesetz."

Begründung:

Absatz 1

Da der Bedarfsplan des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes auf der Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung 1992 nicht die in § 3 für den Inhalt eines Bedarfsplans nach diesem Gesetz aufgestellten Anforderungen erfüllt, wird das Bundesministerium für Verkehr verpflichtet, den ersten Bedarfsplan spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes vorzulegen.

(noch Ziff. 34)

Absatz 2

Nach dem bei der Ausbauplanung für Bundesfernstraßen und beim Bundesverkehrswegeplan bewährten Verfahren ist auch der Bedarfsplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes der Eisenbahnen des Bundes spätestens alle fünf Jahre an die verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen unter Beachtung der öffentlichen Belange anzupassen.

Absatz 3

Aufstellung und Anpassung erfolgen jeweils durch Gesetz.

VP

35. Zu Artikel 4 (nach § 6 SchWAbG)

In Artikel 4 ist nach § 6 folgender § 6a einzufügen:

"§ 6a

Planungszeitraum

Zur Verwirklichung des Neu- und Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr Fünfjahrespläne (Ausbaupläne) auf."

Begründung:

Zur Umsetzung der im Bedarfsplan als "dringlich" ausgewiesenen Vorhaben stellt das Bundesministerium für Verkehr Fünfjahrespläne auf. Sie bilden die Grundlage für die Ausbaupläne für das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes.

VP

36. Zu Artikel 4 (nach § 6a SchWAbG)

In Artikel 4 ist nach § 6a - neu - folgender § 6b einzufügen:

"§ 6b

Unvorhergesehener Bedarf

Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf, insbesondere aufgrund einer Änderung der Verkehrsstruktur, es erfordert, können die Ausbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen."

Begründung:

Zur raschen Reaktion auf unvorhergesehenen Verkehrsbedarf wird wie im Fernstraßenausbaugesetz zugelassen, daß die Ausbaupläne für das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes im Einzelfall Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.

VP

37. Zu Artikel 4 (nach § 7 SchWAbG)

In Artikel 4 ist nach § 7 folgender § 8 anzufügen:

"§ 8

Übergangsregelung

Bis zum Inkrafttreten des Bedarfsplans nach §§ 3 und 6 Abs. 1 gilt als Bedarfsplan der Bundesverkehrswegeplan 1992."

Als Folge

sind in § 2 Satz 1 die Worte
", der diesem Gesetz als Anlage beigelegt ist"
zu streichen.

(noch Ziff. 37)

Begründung:

Um dringlich erforderliche Neu- und Ausbauvorhaben im Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes nicht zu behindern, wird festgelegt, daß für einen Übergangszeitraum bis zum Inkrafttreten des ersten Bedarfsplans nach §§ 3 und 6 dieses Gesetzes der Bundesverkehrswegeplan 1992 als Bedarfsplan gilt.

VP 38. Zu Artikel 4 (Anlage zu § 2)

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß zum jetzigen Zeitpunkt auf die Aufnahme des Bedarfsplans Schiene als Anlage zu Artikel 4 (§ 2) verzichtet werden sollte.

Stattdessen sollte innerhalb von zwei Jahren ein Bedarfsplan nach den §§ 3 und 6 Abs. 1 in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Fassung aufgestellt werden. Für den Übergangszeitraum sollte die Verwirklichung von Investitionsvorhaben auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes 1992 erfolgen.

Der Bundesrat weist darauf hin, daß der zu erarbeitende Bedarfsplan Schiene den Kriterien der vorgeschlagenen Fassung des § 3 entsprechen sollte.

Der Bedarfsplan soll auch nach dem Schienenwegeausbaugesetz in der von der Bundesregierung beschlossenen Fassung den Investitionsbedarf im Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes feststellen. Hierunter fällt das gesamte Schienenwegenetz; eine Einengung auf die Strecken des Fernverkehrs steht dazu im Widerspruch.

Der Bundesrat erwartet, daß in den Bedarfsplan Schiene auch die notwendigen Investitionsvorhaben in das für den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr genutzte Schienennetz sowie Maßnahmen zur Elektrifizierung und zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken aufgenommen werden.

VP 39. Zu Artikel 5 (§ 2 Abs. 5 AEG)

In Artikel 5 ist § 2 Abs. 5 wie folgt zu fassen:

"(5) Schienenpersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt oder die Reisezeit weniger als eine Stunde beträgt. Züge in einem geschlossenen S-Bahn-System gehören in jedem Fall zum Schienenpersonennahverkehr."

Begründung:

Die Änderungen dienen der begrifflichen Klärstellung des Schienenpersonennahverkehrs. Es wird dabei auch festgelegt, daß S-Bahn-Verkehre in jedem Fall Schienenpersonennahverkehr sind. Der im Regierungsentwurf vorgeschlagenen Konkretisierung der Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 bedarf es nicht. Die in den Gesetzentwürfen gewählten Formulierungen sind im Gegenteil mißverständlich. Im übrigen wird eine begriffliche Übereinstimmung mit der Definition des öffentlichen Personennahverkehrs in § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs herbeigeführt.

VP 40. Zu Artikel 5 (§ 2 Abs. 7 AEG)

In Artikel 5 ist in § 2 in Absatz 7 folgender Satz anzufügen:

"Sie entscheiden auch darüber, ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des Absatzes 5 vorliegt."

Begründung:

Die Klärung von Streitfällen, ob Schienenpersonennahverkehr vorliegt, ist insbesondere im Hinblick auf eine möglichst zügige Umsetzung der Regionalisierung erforderlich. Die Entscheidungszuständigkeit der obersten Landesverkehrsbehörden ist wegen der dort vorhandenen Orts- und Sachnähe sachgerecht.

VP 41. Zu Artikel 5 (§ 4 AEG)

In Artikel 5 sind in § 4 nach dem Wort
"Zubehör"
die Worte
"nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik"
einzufügen.

Begründung:

Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs rechtfertigt es, beim Sicherheitsstandard auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik abzustellen und damit einen einheitlichen Beurteilungsmaßstab herzustellen.

U 42. Zu Artikel 5 (§ 4 Abs. 2 - neu - AEG)

In Artikel 5 ist in § 4 folgender Absatz 2 anzufügen:

"(2) Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen nach anderen Rechtsvorschriften für Betriebsanlagen der Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt."

Als Folge

- ist vor dem bisherigen Text des § 4 die Angabe
"(1)"
einzufügen ;

- ist in Artikel 3 § 3 Abs. 2 nach Nummer 5 folgende
Nummer 6 anzufügen:

"6. Aufgaben nach § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes."

(noch Ziff. 42)

Begründung

Mit dieser Änderung wird sichergestellt, daß - vergleichbar der Regelung des § 38 Bundesbahngesetz - für Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen nach anderen Rechtsvorschriften nicht die Zuständigkeit der jeweiligen Länderbehörden, sondern die des Eisenbahn-Bundesamtes als besondere fachtechnische Behörde gegeben ist. Dies entspricht somit dem Grunde nach den bisherigen Regelungen.

VP 43. Zu Artikel 5 (§ 5 Abs. 1, 3, 4, 5 AEG)

In Artikel 5 ist § 5 wie folgt zu ändern:

a) in Absatz 1 ist Satz 2 zu streichen;

b) in Absatz 3 sind Satz 1 und Satz 2 erster Halbsatz wie folgt zu fassen:

"Für die Aufsicht und Genehmigung nichtbundeseigener Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ist die von der Landesregierung bestimmte Stelle zuständig. Diese Stelle ist auch zuständig für die Aufsicht und Genehmigung für Eisenbahnen des Bundes sowie nichtbundeseigener Eisenbahnen mit Sitz im Ausland,";

c) in Absatz 4 und 5 sowie in der Überschrift des § 5 ist jeweils das Wort

"Behörde"

durch das Wort

"Stelle"

zu ersetzen.

Begründung:

Wie bereits bisher von den Ländern gehandhabt, muß auch künftig die Übertragung von Aufsichts- und Genehmigungsbefugnissen auf beliehene Unternehmer möglich sein. Die Einschränkung auf Behörden ist insoweit zu eng. Die Übertragungsmöglichkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt braucht nicht besonders gesetzlich fixiert zu werden, zumal in § 3 Abs. 4 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes die Möglichkeit der Aufgabenübertragung auf diese Behörde ausdrücklich vorgesehen ist.

VP

44. Zu Artikel 5 (§ 6 Abs. 1a, 2, 2a und 4a AEG)

In Artikel 5 ist § 6 wie folgt zu ändern:

a) Nach Absatz 1 ist folgender Absatz 1a einzufügen:

"(1a) Die Genehmigung wird dem Unternehmer für seine Person sowie für das Erbringen einer nach der Verkehrsart bestimmten Eisenbahnverkehrsleistung oder das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur erteilt."

b) In Absatz 2 sind nach den Worten

"auf Antrag erteilt,"

die Worte

"wobei im Schienenpersonennahverkehr das öffentliche Verkehrsinteresse zu berücksichtigen ist,"
einzufügen.

c) Nach Absatz 2 ist folgender Absatz 2a einzufügen:

"(2a) Der Umfang der Genehmigung erstreckt sich beim

1. Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf den Betrieb der Fahrzeuge und die Linienführung;
2. Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur auf den Bau und Betrieb der Schienenwege."

d) Nach Absatz 4 ist folgender Absatz 4a einzufügen:

"(4a) Die Geltungsdauer der Genehmigung bemißt sich nach dem öffentlichen Verkehrsinteresse; sie beträgt bei

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Regel höchstens 15 Jahre;
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Regel höchstens 50 Jahre.

Die Dauer der Genehmigung kann auf Antrag verlängert werden."

(noch Ziff. 44)

Begründung zu a bis d:

Über den Regierungsentwurf hinausgehend wird eine qualifizierte Unternehmensgenehmigung eingeführt. Sie erstreckt sich grundsätzlich auch auf die Verkehrsart, da sich je nach Verkehrsart sowohl personell als auch technisch verschiedene Voraussetzungen und Bedingungen ergeben. Die Genehmigung umfaßt auch die Festlegung der Linienführung im Schienenpersonennahverkehr, da dort im Gegensatz zum Fernverkehr oftmals die jeweils konkreten örtlichen Bedingungen ausschlaggebend sind.

Eine Prüfung des Verkehrsbedürfnisses im Rahmen der Genehmigung durch Einbeziehung des Kriteriums des öffentlichen Verkehrsinteresses ist lediglich für den Schienenpersonennahverkehr vorgesehen. Die Genehmigung hat sich ansonsten in erster Linie auf den sicherheitsrelevanten Bereich zu erstrecken; die Genehmigungsdauer soll eine Dispositionsmöglichkeit eröffnen, wobei ein weitergehender Unternehmenschutz nicht verfolgt werden kann. Für die Bemessung der Genehmigungsdauer ist das öffentliche Verkehrsinteresse maßgebend; es wird eine regelmäßige Höchstdauer vorgesehen, die an die gewöhnliche Nutzungsdauer der Betriebsmittel (im Falle von Eisenbahnverkehrsunternehmen) und der Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (im Falle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen) anknüpft.

VP

45. Zu Artikel 5 (§ 6 Abs. 2 AEG)

In Artikel 5 sind in § 6 Abs. 2 in Nummer 2 die Worte "finanziell leistungsfähig ist und damit die Gewähr für eine sichere" durch die Worte "die Gewähr für eine sichere und leistungsfähige" zu ersetzen.

Begründung:

Eine Beschränkung auf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmers genügt nicht. Im Hinblick auf die Liniengenehmigung muß die Leistungsfähigkeit insgesamt gesichert sein, damit der Unternehmer den Betrieb im genehmigten Umfang aufnehmen und durchführen kann.

VP 46. Zu Artikel 5 (§ 6 Abs. 3 AEG)

In Artikel 5 ist § 6 Abs. 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Bestehende Genehmigungen öffentlicher Eisenbahnen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, gelten fort, soweit sie materiell den Anforderungen dieses Gesetzes genügen. Im übrigen ist diesen Eisenbahnen auf Antrag die Genehmigung zu erteilen, ohne daß die Voraussetzungen des Absatzes 2 geprüft werden. Satz 2 gilt nur, sofern die Genehmigung innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beantragt wird."

Begründung:

Im Hinblick auf die Rechtsstellung der Konzessionsinhaber ist eine Fortgeltung der Genehmigungen - sofern diese inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen genügen - festzulegen.

VP 47. Zu Artikel 5 (§ 6 Abs. 5 und § 7 Abs. 3 AEG)

Bei Annahme
entfällt
Ziff. 48

In Artikel 5 sind in § 6 der Absatz 5 und in § 7 der Absatz 3 zu streichen.

Begründung:

Die Herstellung des Einvernehmens mit dem Eisenbahn-Bundesamt würde eine überflüssige Formalie darstellen, zumal in den meisten Fällen einer Antragstellung noch nicht absehbar sein wird, ob das Unternehmen in der Zukunft Eisenbahnverkehrsleistungen auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes erbringen wird.

R 48. Zu Artikel 5 (§ 6 Abs. 5 und § 7 Abs. 3 AEG)

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 47

Durch die in § 6 Abs. 5 vorgesehene Regelung, daß die zuständige Landesbehörde im Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden hat, würde eine verfassungsrechtlich unzulässige Mischverwaltung begründet. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren muß daher für die von der Vorschrift erfaßten Fälle eine andere Lösung gewählt werden. Dasselbe gilt, soweit in § 7 Abs. 3 für den Widerruf einer Genehmigung die entsprechende Geltung von § 6 Abs. 5 vorgeschrieben werden soll.

VP 49. Zu Artikel 5 (§ 8 Abs. 1 und 2 AEG)

In Artikel 5 ist in § 8 Abs. 1 und 2 das Wort
"Eisenbahnverkehrsunternehmen"
durch das Wort
"Eisenbahnen"
zu ersetzen und ist Absatz 2 zu streichen.

Begründung:

Vom Begriff "öffentliche Eisenbahnen" werden nach § 3 Abs. 1 sowohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfaßt. Damit wird Absatz 2 des Regierungsentwurfs entbehrlich.

VP 50. Zu Artikel 5 (§ 8 Abs. 2 AEG)

In Artikel 5 ist § 8 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Absatz 1 gilt nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Schienenpersonennahverkehr beschränkt ist;
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nicht dem Bund gehören."

Begründung:

Die Richtlinie 91/440/EWG verpflichtet in Artikel 4 nur Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Unabhängigkeit der Geschäftsführung. Ausgenommen sind nach Artikel 2 Abs. 2 der EG-Richtlinie die Unternehmen, die ausschließlich Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr betreiben. Das Postulat der EG-Richtlinie erstreckt sich somit nicht auf landeseigene kommunale Regie- und Eigenbetriebe. Für eine weitergehende Regelung im AEG besteht keine Notwendigkeit.

VP 51. Zu Artikel 5 (§ 9 Abs. 1 AEG)

In Artikel 5 ist in § 9 Abs. 1 in Satz 2 das Wort
"Finanzmitteln"
durch das Wort
"Subventionen"
zu ersetzen.

Begründung:

In der Richtlinie 91/440/EWG wird ein Transfer von Subventionen untersagt; der Begriff "Finanzmittel" ist weitergehend und würde ggf. auch den aus steuerlichen Gründen gebotenen Querverbund untersagen.

VP

52. Zu Artikel 5 (nach § 10 AEG)

In Artikel 5 ist nach § 10 folgender § 10a einzufügen:

"§ 10a

Stillegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen

(1) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofs oder die deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es darzulegen, daß ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu verkehrsüblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos blieben. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind deren Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen. § 20 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen bleibt unberührt.

(2) Die Einstellung des Betriebs ist bei der nach § 5 zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen. Die Genehmigungsbehörde entscheidet, im Falle des Eisenbahn-Bundes-amts im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde, unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien sowie unter raumordnerischen, sozialpolitischen, strukturpolitischen und Umweltgesichtspunkten.

(3) Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrechtzuerhalten."

Begründung:

Aus der Sicht der Länder muß in das AEG eine Bestimmung über Streckenstillegungen aufgenommen werden, sonst könnten die Schieneninfrastrukturunternehmen, insbesondere der künftige

Monopolist Deutsche Bahn AG/Fahrweg AG, jederzeit unwirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen schließen. Diese Bestimmung schafft den Rahmen für einen kontinuierlichen Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs auch in der Fläche. Der Regelungsvorschlag orientiert sich an den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes.

VP 53. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 1 AEG)

In Artikel 5 ist in § 11 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

"Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, daß für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, direkte Abfertigung eingerichtet wird sowie durchgehende Tarife angewendet werden."

Begründung:

Das Auseinanderfallen der Tarife aufgrund der Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen soll aus verkehrlichen Gründen, insbesondere im Interesse einer kundengerechten Gestaltung des Eisenbahnverkehrs, nach Möglichkeit vermieden werden. Entscheidend ist eine direkte Abfertigung bei der Benutzung mehrerer anschließender Eisenbahnen sowie Bemühungen um durchgehende Tarife.

VP 54. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 2 AEG)

In Artikel 5 ist in § 11 Abs. 2 folgender Satz anzufügen:

"Von der Tarifpflicht kann unter den in einer nach diesem Gesetz zu erlassenden Rechtsverordnung aufgeführten Bedingungen abgewichen werden."

Begründung:

Die Befreiung von der Tarifpflicht erscheint im Hinblick auf die denkbare verschiedenartige Gestaltung des Nahverkehrs notwendig.

VP 55. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 3 AEG)

In Artikel 5 ist in § 11 der Absatz 3 zu streichen.

Als Folge

sind in § 11 Abs. 7 in Satz 1 die Worte

"und 3"

zu streichen.

Begründung:

Eine nochmalige Definition des Schienenpersonennahverkehrs erscheint im Hinblick auf die Regelung des § 2 Abs. 5 nicht nötig.

R 56. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 4 Satz 2 AEG)

In Artikel 5 ist § 11 Abs. 4 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Tarifhoheit liegt beim Bund, soweit es sich um Beförderungsbedingungen einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr handelt, im übrigen bei den Ländern."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

R 57. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 4 Satz 3 AEG)

Die in § 11 Abs. 4 Satz 3 vorgesehene Formulierung, daß die Genehmigungsbehörde "auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten" kann, bringt das Gewollte nicht klar zum Ausdruck. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf eine bessere Formulierung hinzuwirken. Dabei sollte geprüft werden, ob die Genehmigungsbehörde entsprechend dem bisherigen § 16 Abs. 3 BbG nur bei Tarifmaßnahmen von geringerem öffentlichen Interesse vom Erfordernis einer Genehmigung absehen kann.

VP 58. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 7 AEG)

In Artikel 5 ist in § 11 Abs. 7 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Satz 2 ist überflüssig.

VP 59. Zu Artikel 5 (§ 11 Abs. 7 AEG)

In Artikel 5 ist in § 11 Abs. 7 in Satz 3 das Wort
"Reisenden"
durch das Wort
"Kunden"
sowie sind die Worte
"zwei Wochen"
durch die Worte
"einen Monat"
zu ersetzen.

Begründung:

Auch für die Güterbeförderungsbedingungen ist eine Frist entsprechend dem status quo vorzusehen. Für Personentarife ist die Frist von zwei Wochen zu kurz.

VP

60. Zu Artikel 5 (nach § 11 AEG)

In Artikel 5 ist nach § 11 folgender § 11a einzufügen:

"§ 11a

Anschluß an andere Eisenbahnen

(1) Jedes öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Anschluß und die damit zusammenhängende Mitbenutzung seiner Infrastruktureinrichtungen durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten.

(2) Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses oder der Mitbenutzung sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde."

Begründung:

§ 12 regelt nur den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, nicht aber das bisher in § 7 AEG normierte Anschlußrecht. Ohne die Aufnahme dieser Bestimmung können die Zugangsrechte unterlaufen werden.

VP

61. Zu Artikel 5 (§ 12 Abs. 1 und 3 AEG)

In Artikel 5 ist § 12 wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 sind folgende Sätze anzufügen:

"Dieser Grundsatz gilt sinngemäß auch für die Sparten Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr, deren Zugang sich am Umfang und Zeitrahmen der Leistungen, die auf den jeweiligen Strecken zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes erbracht wurden, zu orientieren hat. Bei der Zuteilung der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen Verkehre, die im Interesse der Öffentlichkeit erbracht werden, sowie vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehre angemessen zu berücksichtigen. Das Nähere ist in einer nach diesem Gesetz zu erlassenden Rechtsverordnung zu regeln."

(noch Ziff. 61)

b) In Absatz 3 ist folgender Satz anzufügen:

"Das Entgelt für die Benutzung bemißt sich nach dem spartenbezogenen notwendigen Infrastrukturaufwand; das Nähere ist in einer nach diesem Gesetz zu erlassenden Rechtsverordnung zu regeln."

Begründung zu a:

Für die Länder besteht ein besonderes Interesse am Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und am Entgelt für ihre Benutzung. Der künftig von den Ländern zu verantwortende Schienenpersonennahverkehr muß neben dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Schienengüterverkehr Möglichkeiten erhalten, das Eisenbahnnetz zu fairen Bedingungen zu nutzen. Dabei ist es im Hinblick auf die gemeinwirtschaftliche Aufgabe nicht möglich, allein eine Vergabe von Fahrplantrassen nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zugrunde zu legen. Die "Orientierung" am "Ist-Zustand" fixiert Zugangsmöglichkeiten und gibt gleichzeitig Raum für marktwirtschaftliche Entscheidungen beim Zugang zum Schienenweg.

Begründung zu b:

Die Bemessung des Entgelts nach dem spartenbezogenen notwendigen Infrastrukturaufwand soll Freiraum für vereinfachte Betriebsweisen, insbesondere im Flächenverkehr, ermöglichen. Die Festlegung bereits im AEG bindet den Bund für seine Verordnungen und gibt den neuen Aufgabenträgern Zugangs- und Kostensicherheit.

VP

62. Zu Artikel 5 (§ 12 Abs. 4 AEG)

In Artikel 5 ist § 12 Abs. 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so kann jeder Beteiligte eine öffentlich-rechtliche Verwaltungsentscheidung herbeiführen, für die bei Beteiligung einer Eisenbahn des Bundes oder einer ausländischen Eisenbahn das Eisenbahn-Bundesamt, in allen übrigen Fällen die oberste Landesverkehrsbehörde zuständig ist."

(noch Ziff. 62)

Begründung:

Da es sich bei der Nichteinigung vorwiegend um verkehrliche Fragen handeln wird und kartellrechtliche Fragen nur sekundär sein werden, erscheint die Einschaltung der Kartellbehörden, wie im Regierungsentwurf vorgesehen, nicht sachgerecht, zumal die Ausübung der Monopolistenstellung durch die Deutsche Bahn AG durch die Rechtsverordnungen nach Artikel 24 Abs. 1 Nr. 6 und 7 weitgehend beschnitten sein wird. Auch kommt hinzu, daß die Kartellbehörden nur Unterlassungen anordnen können. Sie hätten bei der Lösung des Regierungsentwurfs die Funktion einer Schiedsstelle. Insgesamt ist aus Ländersicht die Einschaltung der Eisenbahnfachbehörden die sachnähere Lösung.

VP

63. Zu Artikel 5 (§ 13 Abs. 1 AEG)

In Artikel 5 ist § 13 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 sind die Behörden des Bundes, in den Fällen des § 2 Abs. 5 die nach Landesrecht bestimmten Behörden zuständig."

Begründung:

Im Regierungsentwurf ist die Auferlegung und Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Sinne der EG-Verordnung grundsätzlich Aufgabe der Länder. Es fände damit eine über den in § 2 Abs. 5 definierten Schienenpersonennahverkehr hinausgehende Aufgabenverlagerung vom Bund auf die Länder statt. Es liegt nicht im Interesse der Länder, daß sich der Bund auf diese Weise nahezu jeglicher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entledigt. Auch die Trennung der Aufgaben nach Artikel 1 Abs. 6 der EG-Verordnung unter Eigentums Gesichtspunkten erscheint nicht sachgerecht. Es wird daher eine Neufassung mit dem Ziel der Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben beim Bund mit der Ausnahme des definierten Schienenpersonennahverkehrs vorgeschlagen, die auch die Einheitlichkeit hinsichtlich der Fälle des Artikels 1 Abs. 1 der EG-Verordnung wahrt.

VP

64. Zu Artikel 5 (§ 13 Abs. 2 AEG)

In Artikel 5 ist in § 13 der Absatz 2 zu streichen.

Begründung:

Eine gesetzliche Festschreibung der Ausschreibungspflicht für gemeinwirtschaftliche Leistungen im AEG wird abgelehnt, da sie erhebliche Nachteile hätte. Denn die Aufträge wären dann einklagbar; damit könnten aber Vergaben unter Umständen jahrelang bis zum Vorliegen eines letztinstanzlichen Gerichtsurteils blockiert werden. Außerdem wäre die Ausschreibung in Anbetracht der Monopolstellung der DB/Personenverkehrs-AG auf absehbare Zeit in den allermeisten Fällen ein ungeeignetes Instrument. Auch würde die Ausschreibung der örtlichen Interessenlage im Hinblick auf die kommunalen Regie- und Eigenbetriebe nicht gerecht. Die Möglichkeiten der EG-Dienstleistungsrichtlinie - deren Umsetzung in nationales Recht bevorsteht - müssen auch den Trägern von Eisenbahnverkehrsleistungen in vollem Umfang zur Verfügung stehen; dabei dürfte gegenwärtig das Verhandlungsverfahren in der Regel das geeignete Instrument sein.

VP

65. Zu Artikel 5 (nach § 13 AEG)

In Artikel 5 ist nach § 13 folgender § 13a einzufügen:

"§ 13a

Ausgleichspflicht

(1) Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderung genehmigten Tarifen zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht und
2. das Eisenbahnverkehrsunternehmen innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Anpassung der von ihm erhobenen Tarife an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat.

(noch Ziff. 65)

(2) Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrags zwischen dem Ertrag, der für die Beförderungen nach Absatz 1 erzielt worden ist und dem Produkt aus den für diese Beförderungen geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden.

(3) Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

(4) Über den Ausgleich entscheidet die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der Verkehrsleistungen zu verbessern. Kommt das Eisenbahnverkehrsunternehmen einer Auflage nach Satz 2 nicht in vollem Umfang nach, so ist der Ausgleich in dem Umfang zu ändern, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte."

Begründung:

Die Übernahme des § 6a alte Fassung ist - zumindest für eine Übergangsfrist - unabdingbar. Denn diese Ausgleichsregelung für politisch gewollte Niedrigtarife im Ausbildungsverkehr ist eine für den ÖPNV sehr bedeutsame Bestimmung. Ihr ersatzloser Wegfall kann von den Ländern nicht akzeptiert werden. Wegen Artikel 143 a Abs. 3 GG wird in § 28 Abs. 2 eine Übergangsregelung für die Eisenbahnen des Bundes vorgesehen.

VP
Bei Annahme
entfällt
Ziff. 67

66. Zu Artikel 5 (§ 15 AEG)

In Artikel 5 ist § 15 wie folgt zu fassen:

"§ 15

Planfeststellung

(1) Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

(2) Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind und
3. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist.

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung; auf ihre Erteilung finden die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren keine Anwendung. § 75 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt entsprechend. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren.

(noch Ziff. 66)

(3) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung. Fälle unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn

1. Umweltbelange und andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen und
2. Rechte anderer nicht beeinflußt werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

(4) Im Planfeststellungsverfahren hat der Träger des Vorhabens die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Anlagen liegen, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Geschäftsbereich des Trägers des Vorhabens berühren. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt den Plan nach Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach Absatz 2 oder trifft die Entscheidung nach Absatz 3."

Begründung:

Es erfolgt die Einschränkung des Geltungsbereichs der Planfeststellungsbestimmungen auf die Eisenbahnen des Bundes. Ein Bedürfnis für die Ausschöpfung der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz im Planfeststellungsrecht durch den Bund wird nicht gesehen. Allenfalls wäre eine subsidiäre Geltung für die Länder zu verankern.

Im übrigen werden die Bestimmungen des sich gegenwärtig in der parlamentarischen Beratung befindlichen Planungsvereinfachungsgesetzes - in der vom Bundesrat beschlossenen Fassung - übernommen. Denn es enthält wesentlich modernere Regelungen, die dem Anliegen einer Planungsbeschleunigung und Planungsvereinfachung Rechnung tragen. Die Übernahme dient auch der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung, da eine Angleichung der Vorschriften der verschiedenen Fachplanungsgesetze erfolgt.

R 67. Zu Artikel 5 (§ 15 Abs. 1 Satz 3 AEG)

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 66

In Artikel 5 ist § 15 Abs. 1 Satz 3 zu streichen.

Begründung:

Die in der vorbezeichneten Bestimmung vorgesehene Aussage, die Planfeststellung umfasse die Entscheidung über alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, ist irreführend. In Wirklichkeit werden durch die Planfeststellung nur alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dagegen gewährt die Planfeststellung nicht das Recht, fremde Grundstücke oder andere fremde Gegenstände in Gebrauch zu nehmen. Soweit private Rechte der Verwirklichung eines Vorhabens entgegenstehen, muß gegebenenfalls ein gesondertes Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

Nach dem in § 1 Abs. 6 BauGB ausgedrückten allgemeinen Abwägungsprinzip sind im Rahmen der planerischen Ermessensentscheidung alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dies folgt aus dem allgemeinen Rechtsstaatsprinzip (Artikel 20 Abs. 3 GG). Eines besonderen Hinweises bedarf es hier nicht. Auch die entsprechenden Vorschriften in § 17 Abs. 1 FStrG, § 28 Abs. 1 PBefG, § 36 Abs. 1 BbG, § 14 WaStrG enthalten keine dem § 15 Abs. 1 Satz 3 entsprechende Vorschrift. Diese Bestimmung sollte daher gestrichen werden.

VP

68. Zu Artikel 5 (§ 16 Abs. 1 AEG)

In Artikel 5 sind in § 16 Abs. 1

a) in Satz 1 die Worte

"Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen,"

durch die Worte

"Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes)," zu ersetzen und

b) in Satz 3 nach dem Wort

"Anlagen"

die Worte

"(§ 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes)" einzufügen.

Begründung:

Anpassung an den Beschluß des Bundesrates zum Planungsvereinfachungsgesetz.

VP

69. Zu Artikel 5 (nach § 16 AEG)

In Artikel 5 ist nach § 16 folgender § 16a einzufügen:

"§ 16a

Planfeststellungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt sind, haben ihre Stellungnahme innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben, die drei Monate nicht übersteigen darf.
2. Die Gemeinden legen den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang aus; sie machen die Auslegung vorher ortsüblich bekannt.
3. Die Erörterung nach § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hat die Anhörungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Eingang der abschließenden Äußerung des Trägers des Vorhabens abzuschließen.

(noch Ziff. 69)

(2) Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, sind ausgeschlossen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder der Einwendungsfrist hinzuweisen. Nach dem Erörterungstermin eingehende Stellungnahmen der Behörden müssen bei der Feststellung des Plans nicht berücksichtigt werden; dies gilt nicht, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen.

(3) Der Planfeststellungsbeschluß ist denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen; die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Bekanntgabe bleiben im übrigen unberührt.

(4) Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes einschließlich der dazugehörenden Anlagen hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

(noch Ziff. 69)

(5) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 6 Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 und § 128a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend.

(6) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen bleiben unberührt."

Begründung:

Anpassung an den Beschluß des Bundesrates zum Planungsvereinfachungsgesetz.

VP

70. Zu Artikel 5 (§ 17 AEG)

In Artikel 5 sind in § 17

a) in Absatz 1 Satz 1 nach dem Wort

"Planes"

die Worte

"oder Erteilung der Plangenehmigung"
einzufügen;

b) in Absatz 1 Satz 2 das Wort

"muß"

durch die Worte

"oder die Plangenehmigung müssen"
zu ersetzen.

(noch Ziff. 70)

c) in Absatz 3 in Satz 1 die Worte
"ihn die Enteignungsbehörde vor der Besitzeinweisung in
einer Niederschrift festzustellen"
durch die Worte
"die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der
mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzu-
stellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu
lassen"
zu ersetzen;

d) in Absatz 4 in Satz 1 die Worte
"soll zugestellt werden"
durch die Worte
"ist zuzustellen"
zu ersetzen;

e) in Absatz 5 folgender Satz anzufügen:

Art und Höhe der Entschädigung sind von der Ent-
eignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen."

f) in Absatz 6 in Satz 1 nach dem Wort
"Plan"
die Worte
"oder die Plangenehmigung"
einzufügen;

g) nach Absatz 6 folgender Absatz 7 anzufügen:

"(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzein-
weisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf
Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5
Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur inner-
halb eines Monats nach Zustellung des Besitzeinwei-
sungsbeschlusses gestellt und begründet werden."

Begründung zu a bis g:

Anpassung an den Beschluß des Bundesrates zum
Planungsvereinfachungsgesetz.

VP

71. Zu Artikel 5 (§ 18 Abs. 1 und 3 AEG)

In Artikel 5 sind in § 18

- a) in Absatz 1 in Satz 1 nach dem Wort
"Planung"
die Worte
"eines Vorhabens oder von Unterhaltungsmaßnahmen"
einzufügen;
- b) in Absatz 1 die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz zu
ersetzen:

"Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen zu
diesem Zweck während der jeweiligen Arbeits-,
Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten nur in Anwesenheit
des Eigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten
oder eines Beauftragten, Wohnungen nur mit Zustimmung
des Wohnungsinhabers betreten werden."
- c) Absatz 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem
Eigentümer oder sonstigem Nutzungsberechtigten unmit-
telbare Vermögensnachteile, so hat der Träger des
Vorhabens eine angemessene Entschädigung in Geld zu
leisten. Kommt eine Einigung über die Geldentschädigung
nicht zustande, so setzt die nach Landesrecht zustän-
dige Behörde auf Antrag des Trägers des Vorhabens oder
des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der
Entscheidung sind die Beteiligten zu hören."

Begründung:

Anpassung an den Beschluß des Bundesrates zum
Planungsvereinfachungsgesetz.

VP

72. Zu Artikel 5 (§ 19 AEG)

Bei An-
nahme ent-
fällt
Ziff. 73

In Artikel 5 ist § 19 wie folgt zu fassen:

"§ 19

Enteignung

(1) Für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 15 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Der festgestellte oder genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrundezulegen. Er ist für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Hat sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt, kann das Entschädigungsverfahren unmittelbar durchgeführt werden.

(4) Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder."

Begründung:

Der Regierungsentwurf schafft gegenüber allen ansonsten gültigen Enteignungsbestimmungen erweiterte Enteignungsmöglichkeiten für "private Träger" sowie für Zwecke der Unterhaltung. Dies erscheint rechtlich äußerst bedenklich. Es wird daher vorgeschlagen, Bestimmungen für die Enteignung in Anlehnung an das Straßenrecht aufzunehmen.

In 73. Zu Artikel 5 § 19 Abs. 1 Satz 1 AEG

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 72

In Artikel 5 § 19 Abs. 1 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Für Zwecke der Unterhaltung, des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen öffentlicher Eisenbahnen im Sinne des § 3 Abs. 1 ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung des Vorhabens notwendig ist."

Begründung:

Enteignungen sind nach Artikel 14 Abs. 3 GG nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. Aus dieser Gemeinwohlbindung folgt, daß die Enteignung und das damit verbundene (Sonder-)Opfer des einzelnen nur gerechtfertigt ist, wenn das Grundstück zur Erfüllung einer bestimmten öffentlichen Aufgabe benötigt wird (BVerfG E 38 S. 175, 180). In der Begründung zu § 19 Abs. 1 wird auf die Enteignungsregelung in § 37 Abs. 1 des geltenden Bundesbahngesetzes Bezug genommen. Das Bundesbahngesetz ist generell auf die Wahrnehmung einer öffentlichen Aufgabe ausgerichtet, während das Allgemeine Eisenbahngesetz zwischen öffentlichen Eisenbahnen (die dem öffentlichen Verkehr dienen, § 3) und anderen Eisenbahnen differenziert. Im Interesse des rechtsstaatlichen Gebots der Normklarheit sollte deshalb in § 19 Abs. 1 Satz 1 von öffentlichen Eisenbahnen im Sinne des § 3 Abs. 1 des Gesetzes gesprochen werden, weil nur für diese eine Enteignung zulässig ist.

VP 74. Zu Artikel 5 (§ 20 AEG)

In Artikel 5 ist § 20 zu streichen.

Begründung:

Für eine Aufnahme einer Bestimmung über Entschädigungen in das AEG wird kein Bedürfnis gesehen, da die Enteignungsgesetze der Länder entsprechende Regelungen enthalten.

VP 75. Zu Artikel 5 (§ 24 Abs. 1 AEG)

In Artikel 5 sind in § 24 Abs. 1 in Nummer 9 nach dem Wort
"Amtshandlungen"
die Worte
"der Bundesbehörden"
einzufügen.

Begründung:

Eine bundesrechtliche Kostenregelung ist nur
für das Verfahren der Bundesbehörden erforder-
lich und hinzunehmen. Im übrigen sind die
Kostenregelungen dem Landesgesetzgeber vorzube-
halten.

VP 76. Zu Artikel 5 (§ 24 Abs. 3 AEG)

In Artikel 5 ist in § 24 der Absatz 3 zu streichen.

Begründung:

Gerade der Zugang zur Schieneninfrastruktur und
die Festlegung des Benutzungsentgelts sind für
die Länder von entscheidender Bedeutung. Ent-
sprechende Rechtsverordnungen müssen daher der
Zustimmung des Bundesrates unterliegen.

AS 77. Zu Artikel 5 § 24 Abs. 4 Satz 1 a - neu -

In Artikel 5 § 24 Abs. 4 ist folgender neuer Satz 1 a
einzufügen:

"Rechtsverordnungen zum Schutz von Leben und Gesundheit der
Arbeitnehmer nach Absatz 1 und des Fahrpersonals nach
Absatz 2 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung erlassen." ;

der Satz 4 ist zu streichen.

(noch Ziff. 77)

Begründung:

Die Einbindung des für den Arbeitsschutz zuständigen Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung bereits vor Erlaß der Rechtsverordnungen gewährleistet, daß frühzeitig die Belange zum Schutz von Leben und Gesundheit aller Beschäftigten umfassend berücksichtigt werden. Damit kann auch eine Beteiligung der für den Arbeitsschutz zuständigen obersten Arbeitsschutzbehörden der Länder zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt gesichert werden.

R 78. Zu Artikel 5 (§ 24 Abs. 5 Nr. 2 AEG)

In Artikel 5 sind in § 24 Abs. 5 Nr. 2

- a) die Wörter "zuständige Landesbehörde" durch das Wort "Landesregierungen" und
- b) die Wörter "erklären kann" durch die Wörter "erklären können"

zu ersetzen.

Begründung:

Der Bundesgesetzgeber kann für den Landesbereich nur die Landesregierungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen ermächtigen (BVerfGE 11, 77, 86). Angesichts der föderativen Gründe für diese Beschränkung der Ermächtigungsadressaten im Bereich der Länder muß dasselbe auch für eine Subdelegationsermächtigung in der Rechtsverordnung eines Bundesministers gelten.

VP 79. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 1 AEG)

- R
- In Artikel 5 sind in § 26 Abs. 1 in Nummer 1 die Worte
"ohne Genehmigung nach"
durch das Wort
"entgegen"
zu ersetzen.

Begründung:

Angleichung an den üblichen Sprachgebrauch.

VP

80. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 2 AEG)

Bei An-
nahme ent-
fällt
Ziff. 81

In Artikel 5 ist in § 26 Abs. 1 die Nummer 2 zu streichen.

Begründung:

Es handelt sich offenbar um ein Redaktionsver-
sehen, da § 11 Abs.3 weder einen Satz 2 noch
ein mit Bußgeld bewehrtes Gebot enthält.
Außerdem wird die Streichung von § 11 Abs. 3
vorgeschlagen.

R

81. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 2 AEG)

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 80

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren
die Bußgeldvorschrift des § 26 Abs. 1 Nr. 2 unter folgenden
Gesichtspunkten zu prüfen:

- Das Erbringen von Verkehrsleistungen ohne die hierfür
(nach § 6 Abs. 1 Satz 1) erforderliche Genehmigung ist
bereits von der Bußgeldvorschrift des § 26 Abs. 1 Nr. 1
erfaßt.
- Die Wörter "ohne Genehmigung nach" sind durch das Wort
"entgegen" zu ersetzen.
- Die in Bezug genommene Vorschrift des § 11 Abs. 3 be-
steht lediglich aus einem Satz und enthält nur eine
Definition des Begriffs "Tarife im Schienenpersonennah-
verkehr".
- Falls mit der Bezugnahme § 11 Abs. 4 Satz 1 gemeint sein
sollte, wäre diese Vorschrift als Verbotnorm dahin umzu-
gestalten, daß Beförderungsbedingungen und Beförderungs-
entgelte im Schienenpersonennahverkehr ohne Genehmigung
nicht aufgestellt, geändert oder aufgehoben werden dürfen;
der Tatbestand der Bußgeldvorschrift müßte an eine solche
Verbotsnorm angepaßt werden.

VP

82. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 3 AEG)

Bei Annahme
entfällt
Ziff. 83

In Artikel 5 ist in § 26 Abs. 1 die Nummer 3 wie folgt zu fassen:

"3. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 11 Abs. 2 Satz 1 Tarife nicht oder nicht in der dort vorgeschriebenen Weise aufstellt oder entgegen § 11 Abs. 2 Satz 2 Tarife nicht in gleicher Weise anwendet,"

Begründung:

Im Interesse der Verständlichkeit werden die zu bewehrenden Gebote des § 11 Abs. 2 im einzelnen aufgeführt. Sachgerecht erscheint außerdem, daß der Normadressat ausdrücklich genannt wird.

R

83. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 3 AEG)

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 82

Die in § 26 Abs. 1 Nr. 3 umfassend in Bezug genommene Vorschrift des § 11 Abs. 2 enthält sehr unterschiedliche Gebote. Dabei geht die in Satz 1 dieser Bestimmung normierte Verpflichtung sehr weit, Tarife aufzustellen, die alle Angaben, die zur Berechnung des Entgelts für die Personenbeförderung notwendig sind, und alle für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob - vor allem auch unter dem Gesichtspunkt des Bestimmtheitsgebots - die Bußgeldandrohung nicht auf den Tatbestand der Nichtaufstellung von Tarifen beschränkt werden kann.

- VP 84. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 4 AEG)
- In Artikel 5 ist in § 26 Abs. 1 in Nummer 4 jeweils nach der Angabe
"§ 21 Abs. 1"
die Angabe
"Satz 1"
einzufügen.

Begründung:

Notwendige Klarstellung.

- VP 85. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 4 AEG)
- Bei An-
nahme ent-
fällt
Ziff. 86
- In Artikel 5 sind in § 26 Abs. 1 in Nummer 4 Buchstabe a nach den Worten
"nicht richtig"
die Worte
", nicht vollständig"
einzufügen.

Begründung:

Notwendige Vervollständigung.

- R 86. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 4 AEG)
- Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 85
- Nach der in § 26 Abs. 1 Nr. 4 in Bezug genommenen Gebotsnorm des § 21 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 sind die erforderlichen Auskünfte auch "vollständig" zu erteilen. Der Bundesrat bittet daher, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zur prüfen, ob nach den Wörtern "nicht richtig" die Wörter ", nicht vollständig" einzufügen sind.

R 87. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 4 AEG)

Ferner bittet der Bundesrat, zu prüfen, ob nicht in § 26 Abs. 1 Nr. 4 die Angabe "§ 21 Abs. 1" jeweils durch die Angabe "§ 21 Abs. 1 Satz 1" zu ersetzen ist.

Sachgerecht erscheint es außerdem, zur Klarstellung den Begriff des "Betriebspersonals" in § 22 zu definieren. Dies ist für das Fachpersonal in § 21 Abs. 1 Satz 2 geschehen.

VP 88. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 8 AEG)

In Artikel 5 ist in § 26 Abs. 1 in Nummer 8 nach den Worten

"verweist oder"

der Beistrich zu streichen.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

R 89. Zu Artikel 5 (§ 26 Abs. 1 Nr. 9 AEG)

Es erscheint zu pauschal, daß in § 26 Abs. 1 Nr. 9 Satz 1 generell auf Verordnungen der EG abgehoben wird. Es dürften wohl nur solche Verordnungen gemeint sein, die Eisenbahnen (Schienenbahnen) betreffende Regelungen enthalten. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine entsprechende Präzisierung vorzunehmen (vgl. etwa die in § 24 Abs. 5 Nr. 1 verwendete Formulierung).

VP
R

90. Zu Artikel 5 (§ 26 nach Absatz 2 AEG)

In Artikel 5 ist in § 26 folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 9 geahndet werden können, soweit dies zur Durchführung der betreffenden Verordnung erforderlich ist."

Als Folge sind

in § 26 Abs. 1 Nr. 9 die Angabe

"Satz 2"

durch die Angabe

"Absatz 3"

zu ersetzen und Satz 2 zu streichen.

Begründung:

§ 26 Abs. 1 Nr. 9 Satz 2 entspricht nicht der üblichen Regelungstechnik. Es erscheint ungewöhnlich, daß eine Verordnungsermächtigung im Rahmen einer Bußgeldvorschrift erteilt wird. Die Verordnungsermächtigung sollte vielmehr in einem neuen Absatz 3 geregelt werden.

VP

91. Zu Artikel 5 (§ 27 Abs. 1 AEG)

In Artikel 5 ist in § 27 in Absatz 1 die Angabe

"§ 64a"

durch die Angabe

"§ 64b"

zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

VP

92. Zu Artikel 5 (§ 28 AEG)

In Artikel 5 ist § 28 wie folgt zu ändern:

- a) Der Text von § 28 wird Absatz 1;
- b) folgender Absatz 2 ist anzufügen:

"(2) Für die Eisenbahnen des Bundes gilt § 13a ab 1. Januar 1995."

Begründung:

Folge der Übergangsregelung des Art. 143a Abs. 3 GG.

VP

93. Nach Artikel 5

Nach Artikel 5 ist folgender Artikel 5a einzufügen:

"Artikel 5a

Gesetz zur Regionalisierung
des öffentlichen Personennahverkehrs
(Regionalisierungsgesetz)

§ 1

Ziele

(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er dient der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen sowie der Erhaltung der Lebensfähigkeit der Städte und Gemeinden und fördert als Alternative zum motorisierten Individualverkehr die Verwirklichung der Ziele des Umweltschutzes, der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilen der Bundesrepublik Deutschland sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

(2) Um mit den verfügbaren öffentlichen Mitteln einen größtmöglichen Nutzen für die Allgemeinheit zu erzielen, ist eine abgestimmte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Zusammenfassung der Aufgaben- und Finanzverantwortung bei einem Träger anzustreben.

(noch Ziff. 93)

§ 2

Begriffsbestimmung

Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt oder die Reisezeit weniger als eine Stunde beträgt. Züge in einem geschlossenen S-Bahn-System gehören in jedem Fall zum öffentlichen Personennahverkehr.

§ 3

Zuständigkeit

Die Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist Aufgabe der Länder. Sie können diese Aufgabe auf durch Landesrecht bestimmte Stellen übertragen.

§ 4

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1) maßgebend. Zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung sind die nach Landesrecht bestimmten Behörden."

Begründung:

I. Allgemeiner Teil

Die Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) ist ein wesentlicher Bestandteil der Strukturreform der Bundeseisenbahnen. Durch die Verlagerung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Bundeseisenbahnen auf die Länder - mit der Möglichkeit der Weiterübertragung durch Landesrecht auf kommunale oder regionale Aufgabenträger - werden die nötigen Voraussetzungen für eine effizientere und besser auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmte Gestaltung des ÖPNV geschaffen. Die Aufgabenverlagerung beim SPNV eröffnet zusammen mit der Finanzierungsregelung durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes und das Gesetz zur Festsetzung und Verteilung des Länderanteils an der Mineralölsteuer sowie mit den Gesetzen zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes die Möglichkeit, auf Landesebene die Zuständigkeiten für den ÖPNV zusammenzuführen und die Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, ihre Aufgaben sachgerecht zu erfüllen.

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) werden gemeinsame Regelungen für alle Bereiche des ÖPNV getroffen. Konkretere Ausgestaltungen durch Regelungen für die jeweiligen Anwendungsbereiche finden sich im Allgemeinen Eisenbahngesetz sowie im Personenbeförderungsgesetz. Das Regionalisierungsgesetz verdeutlicht ferner den Aufgabenübergang im Zuge der Regionalisierung und bietet einen Anknüpfungspunkt für ÖPNV-Gesetze der Länder.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Absatz 1

Die Bestimmung enthält einen Programmsatz und umschreibt die mit dem ÖPNV verfolgten Ziele. Sie stellt klar, daß ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist.

Absatz 2

Die Durchführung des ÖPNV ist nur selten eigenwirtschaftlich möglich. Der Einsatz von öffentlichen Mitteln in diesem Bereich soll jedoch möglichst effizient gestaltet werden. Hierzu ist eine Verwirklichung der Grundgedanken der Regionalisierung, die in der Vorschrift umschrieben ist, anzustreben.

(noch Ziff. 93)

Zu § 2

Die Bestimmung enthält eine allgemein gefaßte Begriffsbestimmung für den ÖPNV, die Grundlage ist für entsprechende Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Personenbeförderungsgesetz. Sie dient dem Zweck, eine eindeutige Zuweisung der einzelnen Verkehre zu ermöglichen und so eine klare Zuordnung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung treffen zu können. Durch Anknüpfung an die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 verwendete Terminologie "Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr" konkretisiert sie ferner den nationalen Anwendungsbereich dieser Verordnung.

ÖPNV wird in erster Linie nach der überwiegenden Zweckbestimmung des eingesetzten Verkehrsmittels definiert. Verkehrsmittel ist dabei weniger im fahrzeugtechnischen Sinne zu verstehen. Für die Abgrenzung im Einzelfall ist vielmehr auf eine bestimmte, im Fahrplan dargestellte Leistung abzustellen.

Die Zuordnung eines Verkehrsmittels zum Nah- oder zum Fernverkehr wird in den meisten Fällen schon aufgrund der Zweckbestimmung durch den Betreiber erfolgen können. In Zweifelsfällen sieht die Vorschrift vor, daß die Zugehörigkeit zum ÖPNV aufgrund der tatsächlichen Nutzung des Verkehrsmittels festgestellt wird, die durch eine Zählung und Zuordnung jedes einzelnen Beförderungsfalles zum Nah- oder Fernverkehr anhand der aufgeführten Kriterien geschehen kann. Auch hier ist nicht auf ein einzelnes Fahrzeug abzustellen, das durchaus im Mischverkehr eingesetzt werden kann, sondern auf eine bestimmte Leistung (z. B. ein im Kursbuch ausgedruckter Zug auf seinem gesamten Laufweg). Bei Umsteigern ist nur die Reiseweite bzw. Reisezeit zu berücksichtigen, die in dem jeweils zuzuordnenden Verkehrsmittel zurückgelegt wird.

Satz 3 stellt dar, daß Züge in einem geschlossenen S-Bahn-System ungeachtet von Satz 2 immer zum ÖPNV zu rechnen sind.

Zu § 3

Satz 1 trifft eine nähere Festlegung der von den Ländern zu erfüllenden Aufgaben im ÖPNV. Danach obliegt den Ländern die Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, was nicht dazu verpflichtet, selbst als Unternehmer tätig zu werden. Entscheidend ist, daß für die Nutzer des ÖPNV ein ausreichendes Verkehrsangebot zur Verfügung steht.

(noch Ziff. 93)

Satz 2 ermächtigt die Länder, die Aufgabe nach Satz 1 durch Landesrecht auf andere Stellen - z.B. kommunale oder regionale Gebietskörperschaften - weiter zu übertragen. Dabei kann das Kriterium einer ausreichenden Verkehrsbedienung eine konkretere Ausgestaltung erfahren.

Zu § 4

Die Vorschrift stellt klar, daß für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gilt. Gemäß Satz 2 erfolgt die Bestimmung der zuständigen Behörde nach dieser Verordnung durch Landesrecht.

Nach Artikel 5a - neu -

Nach Artikel 5a - neu - ist folgender Artikel 5b einzufügen:

"Artikel 5b

VP 94. Gesetz zur Festsetzung und Verteilung des Länderanteils an
Fz der Mineralölsteuer

§ 1 Anteile von Bund und Ländern an der Mineralölsteuer

Vom Aufkommen der Mineralölsteuer stehen dem Bund 75 vom Hundert und den Ländern 25 vom Hundert zu.

VP 95. § 1a Zweckbestimmung

(1) Der Anteil der Länder ist zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden.

(noch Ziff. 95)

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt- Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt oder die Reisezeit weniger als eine Stunde beträgt. Züge in einem geschlossenen S-Bahn-System gehören in jedem Fall zum öffentlichen Personennahverkehr.

VP
Ziff. 96 und
97 schließen
sich aus

96. § 2 Verteilung der Mineralölsteuer unter den Ländern

Die Verteilung der Mineralölsteuer unter den Ländern wird durch Rechtsverordnung festgelegt, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Fz

97. § 2 Verteilung der Mineralölsteuer unter den Ländern

(Der konkrete Verteilungsschlüssel ist nachzutragen, wenn die auf die einzelnen Länder zukommenden Belastungen (Trennungsrechnung) feststehen)

VP
Fz

98. § 3 Verteilung der Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen in den Ländern

Die Verteilung des nach § 2 auf das einzelne Land entfallenden Anteils an der Mineralölsteuer bleibt landesgesetzlicher Regelung vorbehalten.

VP 99. § 4 Fälligkeit und Verfahren
Fz

(1) Der Bund leitet den Länderanteil an der Mineralölsteuer zu dem Zeitpunkt an die Länder weiter, zu dem die Mineralölsteuer gemäß § 11 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl I S. 2150) zu entrichten ist.

(2) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren für die Überweisung des Länderanteils an der Mineralölsteuer zu regeln.

VP 100. § 5 Revisionsklausel
Fz

Die Höhe des Anteils der Länder an der Mineralölsteuer ist neu festzusetzen, wenn sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus der Mineralölsteuer und den nicht durch Beförderungsentgelte gedeckten Ausgaben der Länder für Zwecke zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr wesentlich anders entwickelt".

Begründung: (sofern nicht gesondert ausgewiesen VP+Fz)

I. Allgemeiner Teil

Im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird die bislang vom Bund wahrzunehmende Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder verlagert (Regionalisierung). Die Regionalisierung des SPNV steht im Gesamtzusammenhang einer Regionalisierung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die eine bessere und effizientere Gestaltung des ÖPNV durch Abstimmung von Verkehrsangeboten auf regionaler oder kommunaler Ebene ermöglichen soll.

(noch Ziff. 94 bis 100)

Den Ländern ist für diese Aufgabenverlagerung ein finanzieller Ausgleich zu gewähren, der dauerhaft sein, die entstehenden Defizite voll abdecken, der künftigen Kostenentwicklung angepaßt werden und darüber hinaus bislang unterlassene notwendige Investitionen umfassen muß. Zu diesem Zweck erhalten die Länder als originäre und verfassungsrechtlich abgesicherte Finanzierungsquelle eine Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer. Sie werden hierdurch in die Lage versetzt, eigenverantwortlich über die Mittelverteilung zu entscheiden.

Die Einzelheiten hierzu werden in einem Gesetz zur Festsetzung und Verteilung des Länderanteils an der Mineralölsteuer geregelt.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Bei der Bemessung des Länderanteils an der Mineralölsteuer ist sicherzustellen, daß mit dem zu verlagernden Mittelaufkommen die Finanzierungszwecke erfüllt werden können. Aufgrund der Ansätze im Bundeshaushalt 1993 werden die Kosten der Regionalisierung des Gesamt-ÖPNV auf rd. 14 Mrd. DM jährlich geschätzt. Darin nicht enthalten sind die Mittel, die den Kommunen auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verfügung gestellt werden. Der genannte Betrag setzt sich im wesentlichen aus

- den Ausgleichsleistungen des Bundes an die Bundeseisenbahnen aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969,
- den Eigenanteilen der Bundeseisenbahnen an der Verlustabdeckung,
- den unterlassenen notwendigen Investitionen und
- dem Nachholbedarf der neuen Länder

zusammen.

(noch Ziff. 94 bis 100)

In den neuen Ländern besteht im Investitionsbereich ein erheblicher Nachholbedarf, der gegenwärtig noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden kann, sich aber auf mindestens 1,5 Mrd. DM jährlich belaufen dürfte.

Das Aufkommen der Mineralölsteuer beläuft sich nach der Steuerschätzung vom November 1992 in 1993 auf rd. 56,6 Mrd. DM. Dem Ausgleichsvolumen von 14 Mrd. DM entspricht eine Beteiligung der Länder am Mineralölsteueraufkommen in Höhe von 25 v. H. [Die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind dabei auch künftig aus dem Bundesanteil am Aufkommen der Mineralölsteuer zu erbringen.]

[VP]

101.

Zu § 1a (VP)

Absatz 1

Die Länderanteile an der Mineralölsteuer sind im Rahmen der durch Artikel 106 Abs. 3 des Grundgesetzes vorgegebenen Zweckbestimmung nur für Zwecke des ÖPNV zu verwenden. Maßgeblich ist dabei, daß die notwendigen Ausgaben zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV abgedeckt werden können. Bei der Bestimmung des Umfangs einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist vom Verkehrsangebot bei Inkrafttreten dieses Gesetzes auszugehen.

Der Begriff Zwecke umfaßt sowohl Investitionsmaßnahmen als auch die Abdeckung von Betriebskostendefiziten.

Absatz 2

Der Absatz 2 enthält eine Begriffsbestimmung des ÖPNV. Diese entspricht der Regelung in § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz).

Zu § 2 (VP)

Der Verteilungsschlüssel unter den Ländern soll in einer zustimmungspflichtigen Rechtsverordnung der Bundesregierung festgelegt werden.

(noch Ziff. 94 bis 100)

Zu § 2 (Fz)

(Begründung ist nachzureichen)

Zu § 3

Die Vorschrift stellt klar, daß die Länder unabhängig von den Verteilungskriterien in § 2 landesintern die weitere Verteilung des auf sie entfallenden Mineralölsteueranteils regeln können. Dadurch wird sichergestellt, daß die Weiterverteilung der Finanzmittel auf die in ÖPNV-Gesetzen der Länder gewählten Regionalisierungsregelungen abgestimmt werden kann.

Zu § 4

Die Vorschrift regelt das Verfahren, nach dem die Länderanteile an der Mineralölsteuer zu überweisen sind.

Zu § 5

Da weder die weitere Entwicklung des Mineralölsteueraufkommens (z.B. durch Steuererhöhungen) noch die Ausgabenentwicklung beim ÖPNV, insbesondere der exakte Nachholbedarf bei den Investitionen sowie die Entwicklung der Betriebskostendefizite, mit Sicherheit abzuschätzen sind, ist es erforderlich, eine Revisionsklausel vorzusehen, die auch eine kurzfristige Anpassung der Anteilssätze an die sich verändernden Verhältnisse erlaubt.

In den folgenden Jahren wird sich der Aufwand der Länder/Kommunen für den ÖPNV aller Voraussicht nach erhöhen, da

- inflations- und leistungsbedingte Kosten-
erhöhungen auftreten,
- die politischen und marktmäßigen Möglich-
keiten zu nachhaltigen Tarifierhöhungen
beschränkt sind und
- der verkehrs- und umweltpolitische Druck
zur Erhöhung und qualitativen Verbesserung
der ÖPNV-Leistungen bei gleichzeitig nur
maßvoll möglichen Tarifierhöhungen

steigen wird.

(noch Ziff. 94 bis 100)

Die Länder und Kommunen werden längerfristig in Anbetracht ihrer beschränkten Haushaltsmöglichkeiten nicht in der Lage sein, diesen überproportional steigenden Aufwand auszugleichen. Damit wäre automatisch auch der Erfolg einer Regionalisierung des ÖPNV in Frage gestellt. Dies zu vermeiden, bezweckt die in § 5 enthaltene Revisionsklausel.

- VP 102. Zu Artikel 6 Abs. 52 (§ 2 Abs. 1 Nr. 6 des Gesetzes über die Statistiken der Öffentlichen Finanzen und des Personals im Öffentlichen Dienst)

In Artikel 6 ist Absatz 52 wie folgt zu fassen:

'(52) In § 2 Abs. 1 Nr. 6 des Gesetzes über die Statistiken der Öffentlichen Finanzen und des Personals im Öffentlichen Dienst vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2119) werden die Worte

"Deutsche Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn"

durch die Worte

"Eisenbahnen des Bundes"

ersetzt.'

Begründung:

Das Gesetz über die Finanzstatistik trat gem. § 16 des Finanz- und Personalstatistikgesetzes mit Inkrafttreten dieses Gesetzes außer Kraft.

VP 103. Zu Artikel 6 Abs. 66 (§ 9 Abs.1 Nr. 1 Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung)

In Artikel 6 ist Absatz 66 wie folgt zu fassen:

'(66) In § 9 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b der Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung vom 19. April 1988 (BGBl. I S. 530) werden die Worte
"Deutsche Bundesbahn und"
gestrichen.'

Begründung:

Die Zuständigkeiten nach der Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung sollten hinsichtlich der Eisenbahnen einheitlich bei den Ländern liegen, wie auch im Falle anderer Privatunternehmen.

U 104. Zu Artikel 6 Abs. 76 Nr. 3 - neu - und Abs. 76 a - neu -
(§ 24 Abs. 1 Atomgesetz und § 9 Abs. 3 StrlSchV)

In Artikel 6

- ist in Absatz 76 nach Nummer 2 folgende Nummer 3 anzufügen:

'3. In § 24 Abs. 1 wird folgender Satz 3 eingefügt:

"Dies gilt auch für die Genehmigung solcher Beförderungen, soweit eine Zuständigkeit nach § 23 nicht gegeben ist."';

- ist nach Absatz 76 folgender Absatz 76 a einzufügen:

'(76 a) Die Strahlenschutzverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1321, 1926), zuletzt geändert durch das Gesetz zum Einigungsvertrag vom 23. September 1990 (BGBl. II S. 885) wird wie folgt geändert:

"In § 9 Abs. 3 wird Nummer 1 gestrichen; Nummer 2 und 3 werden Nummer 1 und 2."'

(noch Ziff. 104)

Begründung:

Für privatrechtlich betriebene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs ist die Befreiung vom Genehmigungserfordernis des § 8 Strahlenschutzverordnung nicht mehr gerechtfertigt, die § 9 Strahlenschutzverordnung bisher enthält. Sie war sinnvoll, solange es sich nur um den öffentlich-rechtlich organisierten Bundesbahnverkehr sowie relativ geringfügige Ergänzungen handelte. Der Verordnungsgeber hatte sich bei der Begründung der Regelung ausdrücklich darauf bezogen, daß die besondere Organisation der öffentlichen Eisenbahnen - womit die Deutsche Bundesbahn gemeint war - bereits die Beachtung der für die Beförderung geltenden Vorschriften gewährleiste. Wenn es künftig nur noch privatrechtlich organisierte Eisenbahnen geben soll, erscheint es geboten, auch hier eine vorgängige Kontrolle einzuführen. Da es hinsichtlich der Zuverlässigkeit und Fachkunde sowie der weiteren rechtlichen Anforderungen bei einem privatwirtschaftlichen Eisenbahnunternehmen keinen Grund für einen Prüfverzicht gibt, sollte diese Privilegierung entfallen. Der Verzicht auf eine vorgängige Prüfung wäre im Vergleich zu einem Straßenverkehrsunternehmen nicht zu rechtfertigen. Die Zuständigkeit für die Genehmigung kann entsprechend § 24 Abs. 1 Satz 2 AtomG (neu) geregelt werden.

VP 105. Zu Artikel 6 Abs. 80 (§ 14 Abs. 4 Kraftstoff-Lieferbeschränkungs-Verordnung)

In Artikel 6 ist in Absatz 80 die Nummer 2 zu streichen.

Begründung:

Ebenso wie in der Mineralölbewirtschaftungsverordnung sollen auch die Zuständigkeiten nach der Kraftstoff-Lieferbeschränkungs-Verordnung hinsichtlich der Eisenbahnen einheitlich bei den Ländern liegen. Dies auch deshalb, weil die Geschäftszweige des Wirtschaftsunternehmens Eisenbahnen des Bundes ihren Kraftstoffbedarf jeweils selbständig auf dem örtlichen Markt decken werden, so daß bei einer Bewirtschaftung keine neuen Verwaltungsverfahren erforderlich wären.

AS 106. Zu Artikel 6 Abs. 88 Nr. 2 (§ 14 Abs. 2 Satz 2 GerSiG)

In Artikel 6 Absatz 88 Nr. 2 ist § 14 Abs. 2 Satz 2
wie folgt zu fassen:

"Die Prüfung von Überwachungsbedürftigen Anlagen auf Schienenfahrzeugen und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, werden bei Eisenbahnen des Bundes von den vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Stellen vorgenommen."

Begründung:

Nach Artikel 5, § 5 Abs. 5 (AEG) wird die Überwachung der Arbeitsschutzvorschriften bei allen Bahnunternehmen von denselben Behörden vorgenommen wie bei anderen Betrieben auch. Aus diesem Grunde kann nur die Prüfung, aber nicht die Überwachung von Überwachungsbedürftigen Anlagen den vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Stellen übertragen werden. Diesen Stellen ist nur die Prüfung von Überwachungsbedürftigen Anlagen auf Schienenfahrzeugen und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, zu übertragen. Die Prüfung der übrigen Überwachungsbedürftigen Anlagen (z.B. Dampfkessel in einem Heizhaus, Aufzug im Verwaltungsgebäude) ist von den nach Landesrecht zuständigen Stellen vorzunehmen.

VP 107. Zu Artikel 6 Abs. 104 Nr. 4 (§ 19 Eisenbahnkreuzungsgesetz)

In Artikel 6 ist in Absatz 104 die Nummer 4 zu streichen.

Begründung:

Der Wegfall des bisherigen § 19 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ist abzulehnen. Seine Sätze 1 und 2 werden auch künftig zur Klarstellung benötigt, daß die Erhaltungsregelung des § 14 auch für Eisenbahnkreuzungen Anwendung findet, die vor Inkrafttreten des EKrG im Jahre 1963 bestanden. Der Wegfall des bisherigen Satzes 3 hätte zur Folge, daß die aufgrund alter Vereinbarungen oder sonstiger

(noch Ziff. 107)

Rechtstitel bestehende Sonderunterhaltungslast der Deutschen Bundesbahn an Überführungen im Zuge von Kommunalstraßen ipso iure außer Kraft träte und an ihrer Stelle gem. § 14 Abs. 1,3 EKrG diese Gemeinden erhaltungspflichtig würden. Bei der großen Zahl dieser Fälle (nach Angaben der Deutschen Bundesbahn mehrere Tausend in den alten Ländern) hätte dies eine erhebliche finanzielle Belastung der Kommunen zur Folge, für die keine sachliche Rechtfertigung besteht.

Sowohl § 39 RBG 1924 wie § 9 Abs. 2 KrG 1939 haben diese Sonderunterhaltungslasten aufrecht erhalten. Auf Verlangen des Bundesrates wurde die Bestimmung zur Vermeidung unbilliger Härten für kommunale Straßenbaulastträger in das EKrG 1963 aufgenommen. Diese Interessenlage - erst nach einer wesentlichen Änderung soll die gesetzliche Erhaltungsregelung auch bei diesen Überführungen zum Tragen kommen - besteht unverändert fort. Die Begründung des Gesetzentwurfes der Bundesregierung ist unzutreffend.

VP 108. Zu Artikel 6 nach Absatz 104 (§§ 2 und 10 Gemeindever-
Fz kehrsfinanzierungsgesetz)

In Artikel 6 ist nach Absatz 104 folgender Absatz 104a einzufügen:

'(104a) Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 29 des Gesetzes vom 25. Februar 1992 (BGBl. I S. 297), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g werden die Worte "in den Jahren 1992 bis 1995" gestrichen.

(noch Ziff. 108)

2. § 10 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Zusätzlich zu den Mitteln nach Absatz 1 wird den Ländern ein Betrag von 3000 Millionen DM zur Verfügung gestellt."

b) Die Sätze 5 und 6 werden gestrichen.'

Begründung:

Zu Nr. 1

Durch Artikel 29 des Steueränderungsgesetzes 1992 vom 25. Februar 1992 (BGBl. I S. 297) wurde der Förderkatalog des § 2 Abs. 1 Nr. 1 GVFG um die Förderung von öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 des Baugesetzbuches erweitert. Allerdings wurde die Fördermöglichkeit im Hinblick auf die in § 10 Abs. 2 enthaltene Befristung der vom Bund zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel auf die Jahre 1992 bis 1995 beschränkt. Beim praktischen Vollzug hat sich gezeigt, daß wegen des notwendigen Planungsvorlaufs konkrete Förderprojekte innerhalb der vom Gesetz gewählten Zeitspanne nicht in nennenswertem Umfang abgeschlossen werden können. Da Güterverkehrszentren von erheblicher verkehrspolitischer Bedeutung sind, erscheint ihre Förderung über das Jahr 1995 hinaus notwendig und bei Verlängerung der Finanzierungsregelung gemäß Nummer 2 auch vertretbar.

Zu Nr. 2

Die in § 10 Abs. 2 Satz 2 (alter Fassung) enthaltene Befristung der zusätzlich zur Verfügung gestellten Beträge auf das Jahr 1995 berücksichtigt nicht, daß zum einen ÖPNV-Investitionen wie der Bau und Ausbau von U- und S-Bahn-Systemen nur langfristig geplant werden können, zum anderen auch nach 1995 bundesweit ein erheblicher Ausbaubedarf im ÖPNV und kommunalen Straßenbau besteht. Das Absinken der GVFG-Fördermittel nach 1995 um 3 Mrd. DM wäre daher verkehrspolitisch nicht zu vertreten und würde sowohl die Länder als auch die Vorhabenträger und ausführenden Unternehmen vor unlösbare Probleme stellen. Die in § 10 Abs. 2 Satz 2 genannten Zusatzmittel von 3000 Mio. DM sind daher auf Dauer zur Verfügung zu stellen.

VP 109. Zu Artikel 6 nach Absatz 112 (Personenbeförderungsgesetz)
In Artikel 6 ist nach Absatz 112 folgender Absatz 112a einzufügen:

'(112a) Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Festlegung des Anwendungsbereiches und zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1379) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt gefaßt:

"§ 8

Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich
der Verkehrsinteressen im öffentlichen
Personennahverkehr

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt oder die Reisezeit weniger als eine Stunde beträgt.

(2) Die Genehmigungsbehörde hat im Interesse einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, in Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger), der zuständigen Behörde im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des

(noch Ziff. 109)

Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S.1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S.1) und mit den Verkehrsunternehmen zu sorgen. Sie hat dabei das von dem Aufgabenträger beschlossene Nahverkehrskonzept zugrunde zu legen und auf eine Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs hinzuwirken, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt. Wer Aufgabenträger ist, bestimmt sich nach Landesrecht.

(3) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Satz 1 möglich ist, gilt die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969."

2. In § 9 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

"Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden."

3. § 13 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c Satz 1 werden nach dem Wort "Frist" die Worte:

"und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8" eingefügt.

b) In Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c werden die Sätze 2 bis 5 gestrichen.

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem von dem Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrskonzept nicht in Einklang steht

(noch Ziff. 109)

oder im Falle des § 8 Abs. 3 Satz 2 nicht die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt."

d) In Absatz 3 werden nach dem Wort "Umstand" die Worte:

"im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8"
eingefügt.

4. In § 16 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

"Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 zu beachten."

5. In § 21 Abs. 4 werden die Nummer 1 und die Angabe "2" gestrichen sowie folgender Satz 2 eingefügt:

"Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 3 entsprechend."

6. In § 39 Abs. 2 werden die Worte

"und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen"

gestrichen

sowie

folgender Satz angefügt:

"Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 3 entsprechend."

7. In § 40 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

"§ 8 Abs. 3 gilt entsprechend."

8. In § 45a Abs. 4 Satz 1 werden nach dem Wort "Genehmigungsbehörde" die Worte

"oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde."
eingefügt.

Begründung:

I. Allgemeiner Teil

Einen wesentlichen Bestandteil der Strukturreform der Bundeseisenbahnen bildet die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. Hierzu sollen die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf regionaler Ebene mit dem Ziel zusammengeführt werden, eine nach den örtlichen Bedingungen, Anforderungen und Erwartungen bestmögliche Verkehrsbedienung zu erreichen. Die Einheit der ÖPNV-Verkehrsbedienung auf Schiene und Straße erfordert im Interesse integrierter Verkehrsgestaltung einheitliche Grundlagen und Rahmenbedingungen. Diese müssen für Schiene und Straße gleichzeitig geschaffen werden. Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geht von einer Trennung der politischen und betrieblichen Ebene dergestalt aus, daß der regionale ÖPNV-Aufgabenträger für die konzeptionellen Vorgaben, ihre Realisierung und Finanzierung verantwortlich ist, wohingehend dem Verkehrsunternehmer die Organisation und Durchführung der Verkehrsbedienung obliegt.

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 setzt neue Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Hiernach sind insbesondere künftig gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV nur noch zulässig, soweit dem Verkehrsunternehmer ein finanzieller Ausgleich gewährt wird. Der Ausgleich ist von demjenigen zu leisten, der die gemeinwirtschaftliche Nahverkehrsleistung veranlaßt (Bestellerprinzip). Das ist regelmäßig der ÖPNV-Aufgabenträger. Im Interesse eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel und der geringsten Kosten für die Allgemeinheit ist dem Wettbewerb zwischen den Verkehrsanbietern ein angemessener Spielraum einzuräumen.

Auch die bisherige Entwicklung, so insbesondere die zunehmenden Versorgungs- und Bedienungsanforderungen an den ÖPNV aufgrund seiner verstärkten verkehrs-, umwelt- und strukturpolitischen Aufgaben erfordern geänderte rechtliche Rahmenbedingungen.

(noch Ziff. 109)

Das Personenbeförderungsgesetz wird weder den erweiterten Anforderungen an den ÖPNV noch den Anforderungen der Regionalisierung und der EG-Verordnung gerecht. Mit den Neuregelungen wird dem Postulat der politischen Verantwortung der regionalen ÖPNV-Aufgabenträger dadurch Rechnung getragen, daß die Genehmigungsbehörden einen an den Planungsvorgaben der Aufgabenträger orientierten erweiterten Gestaltungsauftrag erhalten.

An dem Institut der Genehmigung wird aus ordnungspolitischen Gründen und im Interesse eines geregelten Bestandes öffentlicher Verkehrseinrichtungen festgehalten.

II. Zu den einzelnen Vorschriften:

Zu Nr. 1

§ 8 Abs. 1 führt den Begriff des "öffentlichen Personennahverkehrs" in das Gesetz ein und enthält eine gesetzliche Begriffsdefinition. Dies ist Ausgangsvoraussetzung für die Bestimmung und Abgrenzung des Aufgabenbereichs und der Aufgabenverantwortung im ÖPNV.

Die begrifflichen Abgrenzungskriterien orientieren sich an Verkehrsbeziehungen und -leistungen, wie sie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Verkehrsnetze nach allgemeiner Bewertung dem Nahverkehr zuzuordnen sind. Die Begriffsbestimmung beschränkt sich dabei auf die diesem Gesetz unterliegenden Beförderungen von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr. Im übrigen entspricht sie der Definition in § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Ergänzungsfunktion des Taxenverkehrs für den ÖPNV bleibt unberührt.

§ 8 Abs. 2 legt als allgemeine Zielvorgaben für die ÖPNV-Gestaltung die Integration der Nahverkehrsbedienung durch Verkehrskooperationen, die Abstimmung oder den Verbund von Beförderungsentgelten und Fahrplänen fest. Die Regelung verpflichtet die Genehmigungsbehörde hierzu, über die Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmer hinaus, für ein Zusammenwirken des ÖPNV-Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmer zu sorgen und mit Rücksicht auf die öffentlichen Haushalte auf eine für die Allgemeinheit kostengünstige Durchführung des ÖPNV hinzuwirken. Dies setzt eine Gesamtbetrachtung aller

finanziellen Auswirkungen für die Allgemeinheit, so auch der externen Effekte, voraus, wie z. B. die Freisetzung öffentlich geförderter ÖPNV-Infrastrukturen (Nahverkehrsfahrzeuge, Omnibusbetriebshöfe etc.), der Verlust von Arbeitsplätzen oder Beeinträchtigungen der Qualität und Zuverlässigkeit der Verkehrsdurchführung. Dem Wettbewerb zwischen den Verkehrsanbietern ist ein angemessener Spielraum einzuräumen. Dabei ist die Vergleichbarkeit der Angebote auch unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards zu beachten.

Soweit Aufgabenträger den ÖPNV als pflichtige oder als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge wahrnehmen und entsprechende Nahverkehrskonzepte sowie deren Umsetzung beschließen, muß das Konzessionsrecht den darin festgelegten konzeptionellen und finanziellen Vorgaben Rechnung tragen. Im einzelnen müssen der Aufgabenträger und die Genehmigungsbehörde die erforderlichen Abstimmungen treffen. Bei der Erstellung von Nahverkehrskonzepten sollen auch die Kenntnisse, Erfahrungen und Vorstellungen der bisher im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen einbezogen werden.

§ 8 Abs. 3 hält am Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen im ÖPNV fest. Die Regelung verlangt vom Unternehmer im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit eine ausreichende, d. h. den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung. Sie kann nach § 21 Abs. 3 auferlegt werden, soweit dies im Rahmen der Gesamtverkehrsleistung des Unternehmers im ÖPNV unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagenkapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Ist dies nicht der Fall, so handelt es sich um eine gemeinwirtschaftliche Leistung, für die die Regelung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gilt.

(noch Ziff. 109)

Zu Nr. 2

Die Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten von Linienverkehrsgenehmigungen entspricht der Zielsetzung einer integrierten Nahverkehrsgestaltung nach § 8, indem verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden können. Zugleich ermöglicht dies auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken. Dies ist insbesondere bei der Bemessung öffentlicher Ausgleichsverpflichtungen bedeutsam.

Die Regelung führt weiter zu einem erleichterten und rationelleren Genehmigungsverfahren. Dies gilt auch für etwaige zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu treffende Ausgleichsvereinbarungen.

Die Formulierung begründet aber andererseits auch weiterhin die Festlegung der einzelnen Linienführungen, auf die wegen der sich daraus ergebenden öffentlich-rechtlichen Folgerungen, wie Fahrplan- und Haltestellenfestlegung, aber auch aus Gründen einer klaren Verantwortlichkeitsabgrenzung zwischen mehreren Unternehmern in einem Liniennetz nicht verzichtet werden kann.

Zu Nr. 3a

Das Ausgestaltungsrecht wird an die in § 8 aufgestellten allgemeinen Voraussetzungen gebunden, wonach bei der ÖPNV-Gestaltung verbindliche Nahverkehrskonzepte und die Belange einer für die Allgemeinheit kostengünstigen Verkehrsbedienung zu berücksichtigen sind. Nahverkehrskonzepte sind zu berücksichtigen, soweit sie nach den jeweiligen Regelungen des Kommunalrechts oder nach den Landes- oder kommunalen Planungsgesetzen aufgestellt sind. Die Konzeptinhalte müssen von den jeweils zuständigen Beschlußkörperschaften definiert und verabschiedet sein.

Zu Nr. 3b

Eine gesetzliche Vorrangstellung für Schienenunternehmen, Parallelverkehre auf der Straße durchzuführen, läuft der verkehrspolitischen Zielsetzung einer Erhaltung und Stärkung des Schienenverkehrs entgegen und hat eine Ausdünnung von Schienenverkehrsangeboten eher begünstigt.

Zu Nr. 3c

Die Regelung greift den Auftrag der Genehmigungsbehörde nach § 8 Abs. 2 auf und verpflichtet sie, die Nahverkehrskonzepte und die Kostenauswirkungen für die Allgemeinheit bei der Genehmigungserteilung zu berücksichtigen.

Zu Nr. 3d

Der ÖPNV hat der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen, dem Erhalt der Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr der Reduzierung der Umweltbelastung zu dienen. Dies bedingt vielfach Veränderungen im Liniennetz, wird aber auch zu einem größeren Leistungsumfang im ÖPNV und damit zu einer generell verbesserten Marktlage für die Verkehrsunternehmen führen. Ein Besitzstandsschutz im Falle einer Wiedererteilung für bestimmte Linien ist daher nur im Rahmen der in § 8 aufgestellten allgemeinen Zielvorgaben und Voraussetzungen für eine ÖPNV-Gestaltung zu berücksichtigen und gerechtfertigt.

Zu Nr. 4

Die Ergänzung füllt den unbestimmten Rechtsbegriff "öffentliche Verkehrsinteressen" inhaltlich dahingehend aus, daß hier insbesondere den in § 8 aufgestellten allgemeinen Zielvorgaben und Voraussetzungen für eine ÖPNV-Gestaltung Rechnung zu tragen ist. Die Berücksichtigung der Interessen des Unternehmers an einer langfristigen Disposition relativiert sich bei der Bemessung der Genehmigungsdauer in dem Maße, in dem Nahverkehrskonzeptionen (siehe Begründung zu Nr. 3a) dem entgegenstehen bzw. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen andere vertragliche Regelungen getroffen haben.

Zu Nr. 5

Die Änderung greift die Regelung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf. Danach dürfen nicht eigenwirtschaftlich zu erbringende Verkehrsleistungen, die ein Unternehmer aber im öffentlichen Verkehrsinteresse weiter betreiben soll, diesem nur unter der Voraussetzung eines Vertrages zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger oder gegen eine entsprechende Ausgleichsleistung des Aufgabenträgers auferlegt werden. Dies wird durch die Ergänzung im neuen Satz 2 sichergestellt, womit durch den Verweis auf § 8 Abs. 3 die Anwendbarkeit der EG-Verordnung in diesem Fall verdeutlicht wird.

Zu Nr. 6

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 kann für die Tarifbildung die Gemeinwohlverpflichtung des Unternehmers nicht mehr in der bisherigen Form aufrecht erhalten werden. Soll gleichwohl ein Tarif am öffentlichen Verkehrsinteresse oder Gemeinwohl orientiert werden, muß die Genehmigungsbehörde hierbei unter Beachtung des § 8 Abs. 3 verfahren.

(noch Ziff. 109)

Zu Nr. 7

Verlangt die Genehmigungsbehörde Fahrplanänderungen, so hat sie hierbei die Vorgaben des § 8 Abs. 3 zu beachten.

Zu Nr. 8

Die Ergänzung trägt den besonderen Schwierigkeiten der Verwaltung in den neuen Ländern Rechnung, indem sie die Möglichkeit schafft, die Ausgleichsregelung des § 45a, die mit umfangreichen und komplizierten Rechnungen verbunden ist, in einem Verfahren zusammen mit den übrigen Subventionen des ÖPNV vereinfacht abzuwickeln. Unter den besonderen Voraussetzungen in den neuen Ländern ermöglicht eine Zusammenführung aller Ausgleichs- und Subventionsmittel in einer Hand einen effizienten Mitteleinsatz und eine rationelle Mittelverwaltung.

Die Entscheidung über eine Verlagerung der Zuständigkeit nach § 45a Abs. 4 liegt im Ermessen der Länder.

VP 110. Zu Artikel 6 nach Absatz 113 (§ 44 BOKraft)

In Artikel 6 ist nach Absatz 113 folgender Absatz 113a einzufügen:

"(113a) § 44 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr (BOKraft) vom 21. Juni 1975 (BGBl. S. 1573), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273), wird aufgehoben."

Begründung:

Die Regelung ist für die Deutsche Bundespost seit Überleitung des Postreisedienstes auf die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1984 gegenstandslos. Für den Bereich der Deutschen Bundesbahn ist sie seit Bildung der regionalen Busverkehrsgesellschaften (Tochterunternehmen der DB in der Rechtsform der GmbH) seit 1989/90 gegenstandslos. Die Bestimmung hätte daher bereits unabhängig von der Strukturreform der Bundeseisenbahnen aufgehoben werden können.

VP 111. Zu Artikel 6 Abs. 122 Nr. 1 (§ 10 Abs. 2 Verkehrssicher-
stellungsgesetz)

In Artikel 6 ist in Absatz 122 in Nummer 1 Buchstabe b der Doppelbuchstabe cc wie folgt zu fassen:

'cc) Nach Satz 2 wird folgender Satz angefügt:

"Die Verpflichtung öffentlicher Eisenbahnen erfolgt für die Eisenbahnen des Bundes durch den Bundesminister für Verkehr; im übrigen durch die zuständigen Behörden der Länder."

Begründung:

Der Regierungsentwurf geht davon aus, daß dieser Bestimmung auch die Linienbusse der öffentlichen Eisenbahnen unterliegen. Das ist jedoch nicht mehr der Fall. Die einschlägigen Begriffe sind nunmehr im Allgemeinen Eisenbahngesetz geregelt. Konsequenterweise beschränkt sich § 10 Verkehrssicherungsgesetz auf Eisenbahnen im Sinne des AEG als Eisenbahnverkehrs- und/oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dem muß auch Absatz 2 letzter Satz Rechnung tragen.

VP 112. Zu Artikel 6 Abs. 122 Nr. 2 (§ 10a Verkehrssicher-
stellungsgesetz)

In Artikel 6 ist in Absatz 122 in Nummer 2 der § 10a zu streichen.

Begründung:

Die im Regierungsentwurf vorgesehene Bestimmung ist im Verkehrssicherungsgesetz sachfremd. Diesem Anliegen könnte der Bund als Eigentümer der Eisenbahnen jederzeit Rechnung tragen, ohne daß formell hoheitliche Verpflichtungen hierfür getroffen werden müssen.

- VP 113. Zu Artikel 6 Abs. 122 Nr. 2 (§ 10b Abs. 2 Verkehrssicherstellungsgesetz)

In Artikel 6 sind in Absatz 122 in Nummer 2 in § 10b Abs. 2 Satz 1 die Worte

"Strecke betriebsbereit gehalten"

durch die Worte

"Eisenbahninfrastruktur vorgehalten"

zu ersetzen.

Begründung:

Begriffliche Klarstellung im Hinblick auf die Definitionen im AEG.

- VP 114. Zu Artikel 6 Abs. 122 Nr. 5 (§ 20 Verkehrssicherstellungsgesetz)

In Artikel 6 ist in Absatz 122 die Nummer 5 wie folgt zu fassen:

'5. § 20 erhält folgende Fassung

"§ 20

Die Ausführung dieses Gesetzes für die in § 9 Abs. 2 genannten Zwecke obliegt den Ländern als eigene Angelegenheit."

Begründung:

Nach § 9 Abs. 2 Verkehrssicherstellungsgesetz sind Eisenbahnen im Sinne des AEG zu Leistungen nach § 10 Verkehrssicherstellungsgesetz auch für die nicht der Verteidigung dienenden Zwecke des § 1 Abs. 1 Bundesleistungsgesetz verpflichtet. Diese Zwecke werden von Artikel 87b Abs. 2 GG nicht erfaßt. Eine bundeseigene Verwaltung kommt deshalb nicht in Betracht. Unter Berücksichtigung der Einheitlichkeit der Verwaltung des Bundes-Sondervermögens Deutsche Bundesbahn erschien es unter praktischen Gesichtspunkten vertretbar, in der Vergangenheit die Regelung nach § 20 Verkehrssicherstellungsgesetz zu treffen. Diese Einheitlichkeit entfällt nun mit der Strukturreform der Bundes-eisenbahnen, so daß nunmehr eine verfassungsgemäße Regelung getroffen werden kann.

VP 115. Zu Artikel 6 Abs. 127 (Abschnitt A Eisenbahn-Signalordnung)

In Artikel 6 ist in Absatz 127 die Nummer 1 wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

'a) In Absatz 3 Nr. 1 werden die Worte
"Deutsche Bundesbahn (DB)"
durch die Worte
"Eisenbahnen des Bundes (EB)"
ersetzt;

b) In Buchstabe b sind im Absatz 4 die Worte
"im Einvernehmen mit dem BMV,"
zu streichen.

Begründung zu a und b:

Die bisherige Regelung ist völlig ausreichend, um die Einheit des Eisenbahnbetriebs auch künftig zu erhalten. Die Herstellung des Einvernehmens mit dem BMV in jedem Einzelfall wäre ein unverhältnismäßiger Formalismus.

VP 116. Zu Artikel 6 Abs. 128 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

In Artikel 6 sind in Absatz 128 in Nummer 1 in § 1 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2

nach den Worten
"Eisenbahnen des Bundes"
die Worte
"(nichtbundeseigene Eisenbahnen)"
einzufügen.

Begründung:

Der bisher in Nummer 2 enthaltene Klammervermerk sollte weiterhin beibehalten werden, da der Begriff "nichtbundeseigene Eisenbahnen" im weiteren Text wiederholt vorkommt und auch weiterhin beibehalten wird.

VP 117. Zu Artikel 6 Abs. 128 Nr. 7 (§ 35 Abs. 3 Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung)

In Artikel 6 ist in Absatz 128 in Nummer 7 der Buchstabe b zu streichen.

Begründung:

Das im Regierungsentwurf vorgesehene Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr war in der Vergangenheit nicht erforderlich. Es wird auch künftig hier keine Notwendigkeit gesehen, die Einheit des Eisenbahnbetriebs durch diese Formalie zu sichern.

VP 118. Zu Artikel 6 Abs. 128 Nr. 8 (§ 36 Abs. 4 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

In Artikel 6 ist in Absatz 128 in Nummer 8 der Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b) Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Hiervon darf nur mit Zustimmung der in § 3 Abs. 1 Nr. 2 genannten Behörden abgewichen werden."

Begründung:

Es kann nicht in die Kompetenz eines auf Gewinnerzielung ausgerichteten Unternehmens gestellt werden, von den Bestimmungen über die technische Einheit des Eisenbahnwesens abzuweichen, insbesondere wenn es sich um sicherheitsrelevante Bestimmungen handelt.

VP 119. Zu Artikel 6 Abs. 129 Nr. 2 (§ 35 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen)

In Artikel 6 ist in Absatz 129 in Nummer 2 der Buchstabe b zu streichen.

(noch Ziff. 119)

Begründung:

Das im Regierungsentwurf vorgesehene Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr war in der Vergangenheit nicht erforderlich. Es wird auch künftig hier keine Notwendigkeit gesehen, die Einheit des Eisenbahnbetriebs durch diese Formalie zu sichern.

AS 120. Zu Artikel 6 (§ 6 Gewerbeordnung)

Neben den vorgesehenen Änderungen anderer Rechtsvorschriften ist zusätzlich eine Anpassung der Gewerbeordnung erforderlich. In § 6 der Gewerbeordnung sind die Worte " und der Eisenbahnunternehmungen " zu streichen.

Begründung

Es muß sichergestellt werden, daß die Arbeitsschutzvorschriften der Gewerbeordnung in den Eisenbahnunternehmen anzuwenden sind.

VP 121. Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)

Artikel 10 ist wie folgt zu ändern:

a) in Absatz 1 werden nach dem Wort
"betreffen,"

die Worte

"des Artikels 5b sowie des Artikels 6 Abs. 112a Nr. 1, soweit in dieser Bestimmung § 8 Abs. 3 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes neu gefaßt wird, und Nr. 3 d"

eingefügt;

(noch Ziff. 121)

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Artikel 5 § 5 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 4 und § 13 Abs. 1 Satz 2, soweit diese Bestimmungen den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes betreffen, sowie Artikel 5b und Artikel 6 Abs. 112a Nr. 1, soweit in dieser Bestimmung § 8 Abs. 3 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes neu gefaßt wird, treten am 1. Januar 1995 in Kraft.";

c) nach Absatz 2 wird folgender Absatz angefügt:

"(3) Artikel 6 Abs. 112a Nr. 3d tritt am 1. Juli 1994 in Kraft."

Begründung zu a bis c :

Gemäß Artikel 143a Abs. 3 GG wird der Bund bis zum 31.12.1994 die staatlichen Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes wahrnehmen. Dementsprechend soll auch die dem finanziellen Ausgleich für den Aufgabenübergang auf die Länder dienende Regelung des Artikels 5b erst mit dem tatsächlichen Aufgabenübergang zum 1. Januar 1995 in Kraft treten.

Die in Artikel 6 Abs. 112a Nr. 1 enthaltene Neufassung des § 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz soll zeitgleich mit der völligen Anwendbarkeit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in Kraft treten. Dadurch ist das Auslaufen der Verordnungen zur Festlegung des Anwendungsgebietes der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenverkehr vom 31. Juli 1992 (BGBl. I S. 1442) sowie im Eisenbahnverkehr vom 31. Juli 1992 (BGBl. I S. 1443) zum 31. Dezember 1994 berücksichtigt.

Die in Absatz 3 vorgesehene Übergangsfrist für das Inkrafttreten von Artikel 6 Abs. 112a Nr. 3d soll den Genehmigungsinhabern den erforderlichen zeitlichen Spielraum geben, sich auf die Änderung des Besitzstandsrechts einzustellen.

AS 122. Zum Gesetzentwurf

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sollte darauf hingewirkt werden, daß das Eisenbahnneuordnungsgesetz so ergänzt wird, daß die verkehrlichen Anlagen und die Beförderungsmittel im Personenverkehr grundsätzlich so gestaltet und betrieben werden, daß sie von Behinderten, insbesondere Rollstuhlbenutzern, in gleicher Weise wie von Nichtbehinderten in Anspruch genommen werden können.

Begründung:

Eine Neuordnung des Rechtsrahmens des deutschen Eisenbahnwesens ist ohne Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Behinderten gesellschafts- und sozialpolitisch nicht vertretbar.

Die gleichberechtigte Teilnahme aller Menschen am öffentlichen Personenverkehr wird angesichts der Bevölkerungsentwicklung umso notwendiger, als gerade der stetig wachsende Anteil alter und behinderter Menschen keine Alternative im Individualverkehr hat.

Während im Eisenbahnneuordnungsgesetz einerseits der mehrfach angeführte Gemeinwohlbereich undefiniert bleibt, werden andererseits Umweltverträglichkeitsprüfungen zwingend vorgeschrieben.

Der Bundesrat ist daher der Meinung, daß es für mobilitätsbehinderte Personen an Regelungen fehlt, die sicherstellen, daß deren Belange beim Bau der Infrastruktur und der Beschaffung oder Umrüstung der Beförderungsmittel zu berücksichtigen sind.