

19.12.95

VP - AS - In - U

Gesetzesantrag

des Landes Hessen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**A. Zielsetzung**

Alle rechtlichen Entscheidungen, die die Schienenfahrzeuge sowie die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betrafen, waren vor der mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) gesetzlich vollzogenen Bahnreform in bundeseigener Verwaltung zu treffen. Diese Rechtslage sollte mit der Bahnreform nicht geändert werden. Es sollten lediglich die hoheitlichen Aufgaben, die der Deutschen Bundesbahn oblagen und von der nunmehr privatrechtlich und nicht mehr als Behörde geführten Deutschen Bahn AG nicht wahrgenommen werden können auf das Eisenbahn-Bundesamt verlagert werden.

§ 4 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) weicht aber im Wortlaut so weit von der früheren Vorschrift, § 38 Bundesbahngesetz, ab, daß die Auslegung der Bestimmung umstritten ist. Dies führt dazu, daß die Deutsche Bahn AG derzeit teilweise ohne genehmigungs- und aufsichtsbehördliches Tun handelt und damit Fakten schafft. Die Probleme bestehen vor allem im Bereich des Umweltschutzes.

Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Brandschutzes. Vor der Bahnreform hat die Deutsche Bundesbahn für ihre Betriebsanlagen die Aufgaben des Brandschutzes wahrgenommen. Rechtsgrundlage war § 38 BbG. Zwar ist im Text des § 38 BbG der Brandschutz nicht ausdrücklich genannt, die Deutsche Bundesbahn hatte aber anerkannt, daß sie für den Brandschutz zuständig war.

Nunmehr sind die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Verkehr der Auffassung, durch die mit der Bahnreform vorgenommene gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens habe die Deutsche Bahn AG keine Aufgaben des Brandschutzes wahrzunehmen. Vielmehr seien jetzt auch für diesen Bereich die Kommunen aufgrund von Landesrecht zuständig. Desgleichen wird die Auffassung vertreten, daß die Aufgaben der Brandschutzaufsicht nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern von den nach Landesrecht zuständigen Behörden wahrzunehmen seien.

Diese Auffassung wird nicht geteilt. Die Zuständigkeit des Bundes soll auch in diesem Bereich beibehalten werden.

Es besteht dringender Handlungsbedarf, weil die Deutsche Bahn AG derzeit teilweise ohne genehmigungs- und aufsichtsbehördliches Tun handelt und Fakten schafft.

Eine gesetzliche Klarstellung ist erforderlich, um Kompetenzstreitigkeiten zu beenden und somit notwendiges behördliches Handeln sicherzustellen.

B. Lösung

Entsprechend der Zielsetzung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren zum Eisenbahnneuordnungsgesetz sollen alle Aufgaben im Bahnbereich, die vor der Bahnreform vom Bund wahrgenommen wurden, auch weiterhin vom Bund wahrgenommen werden (mit Ausnahme der ausdrücklich mit der Bahnreform gewollten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs).

Dementsprechend wird

- der Wortlaut des § 4 AEG eindeutig gefaßt;
- in § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes klargestellt, daß auch die Brandschutzaufsicht zur Eisenbahnaufsicht gehört.

C. Alternativen

Keine.

Anstelle der vorgeschlagenen Lösung wäre auch denkbar, die Kompetenzen in die Hand der Länder zu geben. Dies war jedoch nicht Ziel der Bahnreform (vergl. unter A). Ziel ist es, diesen Aufgabenbereich bei den Eisenbahnen des Bundes bzw. in bundeseigener Verwaltung zu belassen, wie dies in der Bundesrepublik Deutschland immer der Fall gewesen ist.

D. Kosten

Die Gesetzesänderung hat keine finanziellen Auswirkungen gegenüber der Rechtssituation vor der Bahnreform.

Die Kosten der dem Eisenbahn-Bundesamt obliegenden Aufgaben werden hauptsächlich durch Gebühren gedeckt.

Bundesrat

Drucksache 907/95

19.12.95

VP - AS - In - U

Gesetzesantrag
des Landes Hessen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

DER HESSISCHE
MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 18. Dezember 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Edmund Stoiber

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den beigefügten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag nach Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den Ausschüssen zur Beratung zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Eichel



**Entwurf
eines Gesetzes
zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

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

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

§ 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) wird wie folgt geändert:

1. Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
"Dies schließt die Maßnahmen des Brandschutzes ein."

2. Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Überwachungen für Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen obliegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. § 5 Abs. 5 bleibt unberührt."

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

§ 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) wird wie folgt geändert:

1. Das Wort "sowie" wird durch ein Komma ersetzt.

2. Nach dem Wort "Betriebsanlagen" werden die Worte "sowie der Brandschutz-aufsicht" eingefügt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A) Zum Gesetzentwurf im allgemeinen

1. Nach § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 obliegen Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen nach dem Eisenbahnneuordnungsgesetz "nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen" dem Eisenbahn-Bundesamt.

Die Auslegung dieser Bestimmung ist umstritten.

In seiner Stellungnahme vom 14. Juli 1994 an die Verkehrsministerien der Länder vertritt der Bundesminister für Verkehr die Auffassung, der Vorbehalt "nach Maßgabe anderer Gesetze" bedeute, daß das Eisenbahn-Bundesamt - im Gegensatz zur früheren vollständigen Eigenüberwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge durch die Deutsche Bundesbahn - nur bei ausdrücklicher Aufgabenzuweisung durch andere Gesetze für deren Durchführung zuständig sei. Solche ausdrücklichen Aufgabenzuweisungen bestehen nach § 79 Bundes-Seuchengesetz und nach § 24 Abs. 1 Atomgesetz. Ansonsten seien die Länder zuständig.

Innerhalb der Länder, aber auch zwischen den Ressorts einzelner Länder, bestehen unterschiedliche Auffassungen über die Interpretation des § 4 Abs. 2 AEG. Die Gegenposition zu der des Bundesministers für Verkehr lautet, es sei nicht Ziel der Bahnreform gewesen, die bis dahin vollständige Eigenüberwachung durch die Bundesbehörde "Deutsche Bundesbahn" in die Kompetenz der Länder zu geben. Vielmehr sei lediglich dem Erfordernis Rechnung getragen worden, die behördlichen, d.h. hoheitlichen Aufgaben von den unternehmerischen der neuen Deutschen Bahn AG zu trennen und dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Nichts anderes lasse sich aus dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 AEG interpretieren, der im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens ausdrücklich auf Forderung des Bundesrates aufgenommen wurde, um eine Regelung zu schaffen, die vergleichbar der (alten) Regelung des § 38 Bundesbahngesetz (BbG) ist.

2. Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Brandschutzes. Vor der Bahnreform hat die Deutsche Bundesbahn für ihre Betriebsanlagen die Aufgaben des Brandschutzes wahrgenommen. Rechtsgrundlage war § 38 BbG. Zwar ist im Text des § 38 BbG der Brandschutz nicht ausdrücklich genannt, die Deutsche Bundesbahn hatte aber anerkannt, daß sie für den Brandschutz zuständig war.

Dem gegenüber sind nunmehr die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt der Auffassung, daß durch die mit der Bahnreform vorgenommene gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens die Deutsche Bahn AG keine Aufgaben des Brandschutzes wahrzunehmen habe. Vielmehr seien jetzt auch für diesen Bereich die Kommunen aufgrund von Landesrecht zuständig. Desgleichen wird die Auffassung vertreten, daß die Aufgaben der Brandschutzaufsicht nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern von den nach Landesrecht zuständigen Behörden wahrzunehmen seien.

Die Auffassung der Deutschen Bahn AG wird nicht geteilt. Die Zuständigkeit des Bundes soll auch in diesem Bereich beibehalten werden.

3. Durch den Gesetzentwurf soll entsprechend der Zielsetzung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren zum Eisenbahnneuordnungsgesetz eine Klarstellung in der Weise erfolgen, daß alle Aufgaben im Bahnbereich, die vor der Bahnreform vom Bund wahrgenommen wurden, weiterhin vom Bund wahrgenommen werden (mit Ausnahme der ausdrücklich mit der Bahnreform gewollten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs).

Der Gesetzentwurf sieht vor:

- Änderung des § 4 Abs. 2 AEG, mit der unmißverständlich die umfassende Überwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG auf allen Rechtsgebieten durch das Eisenbahn-Bundesamt klarstellt wird.
- Änderungen des § 4 Abs. 1 AEG und des § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes, die klarstellen, daß die Eisenbahnen auch den Brandschutz und das Eisenbahn-Bundesamt die Brandschutzaufsicht für Eisenbahnen des Bundes wahrzunehmen haben.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1:

zu Nr. 1:

Es wird klargestellt, daß eine sichere Betriebsführung und der betriebssichere Zustand aller Anlagen und Fahrzeuge auch die Maßnahmen des Brandschutzes einschließt.

In § 38 Bundesbahngesetz und für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in den Landeseisenbahngesetzen war bzw. ist dies nicht so deutlich formuliert.

Die Rechtssicherheit erfordert jedoch eine klare Formulierung.

zu Nr. 2:

Die Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG stellt klar, daß - bezogen auf die Eisenbahnen des Bundes - eine sachliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes sowohl für Genehmigungen als auch für Überwachungsaufgaben gegeben ist und die materiellen Voraussetzungen für den Vollzug sich aus den anderen Gesetzen ergeben. Abgesehen von der Regelung des § 5 Abs. 5 AEG - die deshalb ausdrücklich unberührt bleibt - finden Maßnahmen durch andere Behörden für die Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes nicht statt.

Mit der Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG wird materiell die Regelung des § 38 Bundesbahngesetz mit der Maßgabe wiederhergestellt, daß an die Stelle der Bundesbehörde "Deutsche Bundesbahn" die Bundesbehörde "Eisenbahn-Bundesamt" tritt.

§ 38 Bundesbahngesetz ist durch Artikel 8, § 1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2425) außer Kraft getreten.

Zu Artikel 2:

Die Änderung in § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes stellt klar, daß die Brandschutzaufsicht Teil der Eisenbahnaufsicht ist, die das Eisenbahn-Bundesamt ausübt.

Dies ist die Konsequenz aus der Ergänzung des § 4 Abs. 1 AEG (Artikel 1 Nr. 1).

Zu Artikel 3:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Bundesrat

Drucksache 907/95 (Beschluß)

01.03.96

Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Alle rechtlichen Entscheidungen, die die Schienenfahrzeuge sowie die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betrafen, waren vor der mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) gesetzlich vollzogenen Bahnreform in bundeseigener Verwaltung zu treffen. Diese Rechtslage sollte mit der Bahnreform nicht geändert werden. Es sollten lediglich die hoheitlichen Aufgaben, die der Deutschen Bundesbahn oblagen und von der nunmehr privatrechtlich und nicht mehr als Behörde geführten Deutsche Bahn AG nicht wahrgenommen werden können, auf das Eisenbahn-Bundesamt verlagert werden.

§ 4 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) weicht aber im Wortlaut so weit von der früheren Vorschrift, § 38 Bundesbahngesetz, ab, daß die Auslegung der Bestimmung umstritten ist. Dies führt dazu, daß die Deutsche Bahn AG derzeit teilweise ohne genehmigungs- und aufsichtsbehördliches Tun handelt und damit Fakten schafft. Die Probleme bestehen vor allem im Bereich des Umweltschutzes.

Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Brandschutzes. Vor der Bahnreform hat die Deutsche Bundesbahn für ihre Betriebsanlagen die Aufgaben des Brandschutzes wahrgenommen. Rechtsgrundlage war § 38 BbG. Zwar ist im Text des § 38 BbG der Brandschutz nicht ausdrücklich genannt, die Deutsche Bundesbahn hatte aber anerkannt, daß sie für den Brandschutz zuständig war.

Nunmehr sind die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Verkehr der Auffassung, durch die mit der Bahnreform vorgenommene gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens habe die

Deutsche Bahn AG keine Aufgaben des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung wahrzunehmen. Vielmehr seien jetzt auch für diesen Bereich die Kommunen aufgrund von Landesrecht zuständig. Desgleichen wird die Auffassung vertreten, daß die Aufgaben der Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern von den nach Landesrecht zuständigen Behörden wahrzunehmen seien.

Diese Auffassung wird nicht geteilt. Die Zuständigkeit des Bundes soll auch in diesem Bereich beibehalten werden.

Es besteht dringender Handlungsbedarf, weil die Deutsche Bahn AG derzeit teilweise ohne genehmigungs- und aufsichtsbehördliches Tun handelt und Fakten schafft.

Eine gesetzliche Klarstellung ist erforderlich, um Kompetenzstreitigkeiten zu beenden und somit notwendiges behördliches Handeln sicherzustellen.

B. Lösung

Entsprechend der Zielsetzung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren zum Eisenbahnneuordnungsgesetz sollen alle Aufgaben im Bahnbereich, die vor der Bahnreform vom Bund wahrgenommen wurden, auch weiterhin vom Bund wahrgenommen werden (mit Ausnahme der ausdrücklich mit der Bahnreform gewollten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs).

Dementsprechend wird

- der Wortlaut des § 4 AEG eindeutig gefaßt;
- in § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes klargestellt, daß auch die Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht zur Eisenbahnaufsicht gehört.

C. Alternativen

Keine.

Anstelle der vorgeschlagenen Lösung wäre auch denkbar, die Kompetenzen in die Hand der Länder zu geben. Dies war jedoch nicht Ziel der Bahnreform (vgl. unter A). Ziel ist es, diesen Aufgabenbereich bei den Eisenbahnen des Bundes bzw. in bundeseigener Verwaltung zu belassen, wie dies in der Bundesrepublik Deutschland immer der Fall gewesen ist.

D. Kosten

Die Gesetzesänderung hat keine finanziellen Auswirkungen gegenüber der Rechtssituation vor der Bahnreform.

Die Kosten der dem Eisenbahn-Bundesamt obliegenden Aufgaben werden hauptsächlich durch Gebühren gedeckt.

Bundesrat

Drucksache **907/95** (Beschluß)

01.03.96

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 694. Sitzung am 1. März 1996 beschlossen, den beige-
fügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen
Bundestag einzubringen.

Drucksache 907/95 (Beschluß)

Anlage

**Entwurf
eines Gesetzes
zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

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

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

§ 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift ist das Wort "Sicherheitsvorschriften" durch die Wörter "Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes" zu ersetzen.
2. Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach dem Wort "sicher" werden die Wörter "und umweltschonend" eingefügt.
 - b) Folgender Satz wird angefügt:

"Dies schließt die Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung ein."

3. Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Überwachungen für Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und für Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes aufgrund anderer Gesetze und Verordnungen obliegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. § 5 Abs. 5 bleibt unberührt."

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

§ 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) wird wie folgt geändert:

1. Das Wort "sowie" wird durch ein Komma ersetzt.
2. Nach dem Wort "Betriebsanlagen" werden die Wörter "sowie der Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht" eingefügt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Nach § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 obliegen Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen nach dem Eisenbahneuordnungsgesetz "nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen" dem Eisenbahn-Bundesamt.

Die Auslegung dieser Bestimmung ist umstritten.

In seiner Stellungnahme vom 14. Juli 1994 an die Verkehrsministerien der Länder vertritt der Bundesminister für Verkehr die Auffassung, der Vorbehalt "nach Maßgabe anderer Gesetze" bedeute, daß das Eisenbahn-Bundesamt - im Gegensatz zur früheren vollständigen Eigenüberwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge durch die Deutsche Bundesbahn - nur bei ausdrücklicher Aufgabenzuweisung durch andere Gesetze für deren Durchführung zuständig sei. Solche ausdrücklichen Aufgabenzuweisungen bestehen nach § 79 Bundes-Seuchengesetz und nach § 24 Abs. 1 Atomgesetz. Ansonsten seien die Länder zuständig.

Innerhalb der Länder, aber auch zwischen den Ressorts einzelner Länder, bestehen unterschiedliche Auffassungen über die Interpretation des § 4 Abs. 2 AEG. Die Gegenposition zu der des Bundesministers für Verkehr lautet, es sei nicht Ziel der Bahnreform gewesen, die bis dahin vollständige Eigenüberwachung durch die Bundesbehörde "Deutsche Bundesbahn" in die Kompetenz der Länder zu geben. Vielmehr sei lediglich dem Erfordernis Rechnung getragen worden, die behördlichen, d.h. hoheitlichen Aufgaben von den unternehmerischen der neuen Deutsche Bahn AG zu trennen und dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Nichts anderes lasse sich aus dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 AEG interpretieren, der im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens ausdrücklich auf Forderung des Bundesrates aufgenommen wurde, um eine Regelung zu schaffen, die vergleichbar der (alten) Regelung des § 38 Bundesbahngesetz (BbG) ist.

2. Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Brandschutzes. Vor der Bahnreform hat die Deutsche Bundesbahn für ihre Betriebsanlagen die Aufgaben des Brandschutzes wahrgenommen. Rechtsgrundlage war § 38 BbG. Zwar ist im Text des § 38 BbG der Brandschutz nicht ausdrücklich genannt, die Deutsche Bundesbahn hatte aber anerkannt, daß sie für den Brandschutz zuständig war.

Demgegenüber sind nunmehr die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt der Auffassung, daß durch die mit der Bahnreform vorgenommene gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens die Deutsche Bahn AG keine Aufgaben des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung wahrzunehmen habe. Vielmehr seien jetzt auch für diesen Bereich die Kommunen aufgrund von Landesrecht zuständig. Desgleichen wird die Auffassung vertreten, daß die Aufgaben der Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern von den nach Landesrecht zuständigen Behörden wahrzunehmen seien.

Die Auffassung der Deutsche Bahn AG wird nicht geteilt. Die Zuständigkeit des Bundes soll auch in diesem Bereich beibehalten werden.

3. Durch den Gesetzentwurf soll entsprechend der Zielsetzung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren zum Eisenbahnneuordnungsgesetz eine Klarstellung in der Weise erfolgen, daß alle Aufgaben im Bahnbereich, die vor der Bahnreform vom Bund wahrgenommen wurden, weiterhin vom Bund wahrgenommen werden (mit Ausnahme der ausdrücklich mit der Bahnreform gewollten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs).

Der Gesetzentwurf sieht vor:

- Änderung des § 4 Abs. 2 AEG, mit der unmißverständlich die umfassende Überwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Deutsche Bahn AG auf allen Rechtsgebieten durch das Eisenbahn-Bundesamt klargestellt wird.
- Änderungen des § 4 Abs. 1 AEG und des § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes, die klarstellen, daß die Eisenbahnen auch den Brandschutz und die technische Hilfeleistung und das Eisenbahn-Bundesamt die Brandschutz- und die technische Hilfeleistungsaufsicht für Eisenbahnen des Bundes wahrzunehmen haben.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1:

Zu Nr. 1:

Die Überschrift muß dem geänderten Regelungsinhalt angepaßt werden.

Zu Nr. 2:

§ 38 Bundesbahngesetz a.F. enthielt die Pflicht, beim Bau und Betrieb der Eisenbahnen auch die umweltrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Die Ergänzung stellt klar, daß das Allgemeine Eisenbahngesetz diese Pflicht nicht einschränkt. Außerdem wird klargestellt, daß eine sichere Betriebsführung und der betriebssichere Zustand aller Anlagen und Fahrzeuge auch die Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung einschließt.

In § 38 Bundesbahngesetz und für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in den Landeseisenbahngesetzen war bzw. ist dies nicht so deutlich formuliert.

Die Rechtssicherheit erfordert jedoch eine klare Formulierung.

Zu Nr. 3:

Die Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG stellt klar, daß - bezogen auf die Eisenbahnen des Bundes - eine sachliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes sowohl für Genehmigungen als auch für Überwachungsaufgaben gegeben ist und die materiellen Voraussetzungen für den Vollzug sich aus den anderen Gesetzen ergeben. Abgesehen von der Regelung des § 5 Abs. 5 AEG - die deshalb ausdrücklich unberührt bleibt - finden Maßnahmen durch andere Behörden für die Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes nicht statt.

Mit der Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG wird materiell die Regelung des § 38 Bundesbahngesetz mit der Maßgabe wiederhergestellt, daß an die Stelle der Bundesbehörde "Deutsche Bundesbahn" die Bundesbehörde "Eisenbahn-Bundesamt" tritt.

§ 38 Bundesbahngesetz ist durch Artikel 8, § 1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2425) außer Kraft getreten.

Zu Artikel 2:

Die Änderung in § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes stellt klar, daß die Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht Teil der Eisenbahnaufsicht ist, die das Eisenbahn-Bundesamt ausübt.

Dies ist die Konsequenz aus der Ergänzung des § 4 Abs. 1 AEG (Artikel 1 Nr. 2).

Zu Artikel 3:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.