

**21.02.97**

**VP - In - U**

**Gesetzesbeschluß**  
**des Deutschen Bundestages**

---

**Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 157. Sitzung am 20. Februar 1997 aufgrund der Beschlußempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr - Drucksache 13/6721 - den vom Bundesrat eingebrachten

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung  
eisenbahnrechtlicher Vorschriften  
- Drucksache 13/4386 -**

in der nachstehenden Fassung angenommen:

---

**Fristablauf: 14.03.97**

**Erster Durchgang: Drs. 907/95**

## Gesetz 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 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 auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen obliegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. § 5 Abs. 5 bleibt unberührt.“

### Artikel 2

#### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

**14.03.97**

## **Anrufung**

**des Vermittlungsausschusses  
durch den Bundesrat**

---

### **Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

Der Bundesrat hat in seiner 710. Sitzung am 14. März 1997 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 20. Februar 1997 verabschiedeten Gesetz den Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes mit dem Ziel einzuberufen, das Gesetz grundlegend zu überarbeiten.

#### Begründung:

Der Bundesrat hatte am 01.03.1996 die Einbringung eines Gesetzentwurfs zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften beim Deutschen Bundestag beschlossen (BR-Drs. 907/95 - Beschluß). Anlaß des Gesetzentwurfs waren die nach der Bahnreform von 1993 entstandenen Kompetenzstreitigkeiten zwischen dem Bund einerseits und der Mehrheit der Länder andererseits bezüglich des Brandschutzes für die Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG. Daher sah der Gesetzentwurf die Klärung dieses Kompetenzkonflikts im Sinne einer eindeutigen Zuordnung dieser Zuständigkeit zum Bund bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt vor. Im einzelnen ging es um folgende Regelungen:

1. Mit der Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG sollte klargestellt werden, daß - bezogen auf die Eisenbahn des Bundes - eine sachliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes sowohl für die Genehmigungen als auch für Überwachungsaufgaben gegeben ist und die materiellen Voraussetzungen für den Vollzug sich aus den anderen Gesetzen ergeben.
2. Durch Ergänzung des § 4 Abs. 1 AEG und des § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes sollte festgelegt werden, daß eine sichere Betriebsführung und der betriebssichere Zustand aller Anlagen und Fahrzeuge auch die Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung einschließt sowie die Ausübung der Brand- schutzaufsicht und der technischen Hilfeleistungsaufsicht dem Eisenbahn- Bundesamt obliegt.

Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz am 20.02.1997 verabschiedet, jedoch dem wesentlichen Anliegen des Bundesrates nicht Rechnung getragen: Erhalten geblieben ist lediglich die Klarstellung in § 4 Abs. 2 AEG, wonach

das Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der Eisenbahnen des Bundes für Bau- freigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Über- wachungen für Einrichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und für Schienenfahrzeuge zuständig ist. Keine Billigung durch den Deutschen Bundestag hat hingegen die Übertragung der Brand- schutzaufgaben auf die Eisenbahnen und der Brandschutzaufsicht auf das Eisenbahn-Bundesamt gefunden.

Unbeschadet der verfassungsrechtlichen Argumentation, die für die Entscheidung des Deutschen Bundestages maßgebend war, hält der Bundesrat nach wie vor eine bundeseinheitliche Regelung für die Wahrnehmung des Brandschutzes auf den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG für erforderlich. Denn es wäre nicht sachgerecht, die Deutsche Bahn AG als überregional tätiges Unternehmen je nach Bundesland unterschiedlichen Brandschutz- gesetzen - insbesondere länderspezifischen Regelungen für Werkfeuerwehren - zu unterwerfen.

Im übrigen gibt es bahnspezifische Gefährdungssituationen, die mit denen der Straße nicht vergleichbar sind. Zu denken ist hier etwa an die Zugänglichkeit der Gleisanlagen im allgemeinen und der Tunnelabschnitte - insbesondere auf den Neubaustrecken - im besonderen sowie an die Gefährdungen, die durch den Betrieb der Oberleitungen gegeben sind. Es versteht sich von selbst, daß die Ausstattung der örtlichen Feuerwehren in der Regel nicht auf eisenbahn- spezifische Besonderheiten ausgelegt ist; eine entsprechende "Aufrüstung" würde zu unvermeidbaren Belastungen der für den Brandschutz zuständigen Kommunen führen.

Die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Regelung ergibt sich auch aus der von der Deutschen Bahn AG zum 01.01.1997 in Kraft gesetzten Konzern- richtlinie 423 "Notfallmanagement". Diese Konzernrichtlinie ist ohne Beteiligung der Länder ergangen. Im Gegensatz zu der verfassungsrechtlichen Argumentation der Bundesregierung geht diese Richtlinie von einer Erstzu- ständigkeit des Notfallmanagers bzw. des Beauftragten für Betriebssicherheit aus. Weitere Regelungen können nur als Reaktion auf die Einsatzpraxis gesehen werden, wonach die kommunalen Feuerwehren in einer hohen Zahl von Einsatzfällen nicht aus eigener Entscheidung und nicht ohne vorherige teilweise umfangreiche Vorleistungen der Bahn überhaupt auf Liegenschaften der Bahn AG tätig werden können.