

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

A. Zielsetzung

Die Änderung des § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG soll die Übertragung der Technischen Aufsicht über die Straßenbahnen und Obusunternehmen auf juristische Personen des Privatrechts ermöglichen. Bislang ermächtigt die Vorschrift nur, die zuständige Behörde zu bestimmen.

B. Lösung

Der Wortlaut soll dahin gehend erweitert werden, dass die Landesregierung die zuständige Stelle bestimmen kann. Der Begriff „Stelle“ ist weiter als der Begriff „Behörde“ und umfasst auch juristische Personen des Privatrechts.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
022 (323) – 90000 – Pe 38/00

Berlin, den 22. März 2000

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 747. Sitzung am 4. Februar 2000 beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
(PBefG)

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

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

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

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

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), geändert durch Gesetz vom 24. Juni 1991 (BGBl. I S. 1314), Gesetz vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1379), Gesetz vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123), Gesetz vom

27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), Gesetz vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) und Gesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485) wird wie folgt geändert:

In § 54 Abs. 1 Satz 3 wird das Wort „Behörde“ durch das Wort „Stelle“ ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung**A. Allgemeines****I. Anlaß der Regelung**

Die Änderung des § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG soll die Übertragung der Technischen Aufsicht über die Straßenbahnen und Obusunternehmen auf juristische Personen des Privatrechts ermöglichen.

II. Zweck und Inhalt der Regelung

Der Wortlaut wird dahin gehend geändert, dass die Landesregierung die zuständige Stelle bestimmen kann. Bislang ermächtigt die Vorschrift nur, die zuständige Behörde zu bestimmen. Der Begriff „Stelle“ ist weiter; er umfasst Behörden und juristische Personen des Privatrechts. sie können mit der Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen beliehen werden.

III. Kosten

Durch die Gesetzesänderung entstehen keine Kosten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**I. Zu Artikel 1**

Zur Übertragung der Technischen Aufsicht über die Straßenbahnen und Obusunternehmen auf juristische Personen des Privatrechts ist die Änderung des § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG erforderlich, weil die bisherige Regelung nur die Bestimmung der Behördenzuständigkeit zulässt. Eine juristische Person des Privatrechts kann nicht bestimmt werden, da sie erst durch Beleihung zur Behörde im Sinne der Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder wird. Der Begriff „Stelle“ schließt neben Behörden juristische Personen des Privatrechts ein.

II. Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2**Stellungnahme der Bundesregierung**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zur Änderung des § 54 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes grundsätzlich zu.

Da einige besonders betriebssicherheitsrelevante Aufgaben generell von der Übertragung auf sonstige Stellen ausgenommen bleiben müssen, sollte dem Text des Bundesrates nicht gefolgt werden. Gleichwohl sollte den Ländern, die dies wünschen, die Möglichkeit eröffnet werden, die technische Aufsicht auf juristische Personen des Privatrechts zu übertragen. Deshalb schlägt die Bundesregierung folgende Fassung des Artikels 1 vor:

„Artikel 1

Dem § 54 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990

(BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 4 des Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521) geändert worden ist, werden folgende Sätze angefügt:

Die technische Aufsicht kann von der Landesregierung anderen Stellen durch Rechtsverordnung übertragen werden. Ausgenommen hiervon sind die Aufgaben nach § 9 Abs. 1 der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) sowie nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 der Straßenbahn-Betriebsleiter-Prüfungsverordnung vom 29. Juli 1988 (BGBl. I S. 1554). Soweit die technische Aufsicht auf eine andere Stelle übertragen wird, darf diese nicht sich selbst nach § 5 Abs. 2 der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung beauftragen.“

Begründung

Der Regelung im Vorschlag des Bundesrates kann nicht uneingeschränkt zugestimmt werden. Die Bundesregierung verschließt sich jedoch nicht der Bestrebung des Gesetzesantrages, die technische Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen auch auf juristische Personen des Privatrechts zu übertragen. Dies wird durch den ersten hinzugefügten Satz gewährleistet.

Der Betriebsleiter ist für die sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung im Verkehrsunternehmen insgesamt verantwortlich. Wegen dieser herausragenden Stellung des Betriebsleiters und seiner Gesamtverantwortung für die Sicherheit des Betriebs und damit der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr, sollten alle Tätigkeiten in

Verbindung mit den Antrag auf Zulassung zur Prüfung, der Zulassung des Bewerbers zur Prüfung und der Bestätigung der Bestellung des Betriebsleiters für ein Verkehrsunternehmen weiterhin einer von der Landesregierung bestimmten Behörde vorbehalten bleiben. Daher sind die Einschränkungen im zweiten hinzugefügten Satz vorgenommen worden.

Die Einschränkungen im dritten hinzugefügten Satz sollen sicherstellen, dass eine Selbstbeauftragung mit Gutachten durch die mit einer hoheitlichen Aufgabe beliehenen privaten Einrichtung ausgeschlossen wird. Damit wird von vorne herein möglichen Befürchtungen, dass auf diesem Weg nicht gerechtfertigte Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen entstehen könnten, vorgebeugt.