

**18.03.05**

## **Stellungnahme** des Bundesrates

---

### **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 809. Sitzung am 18. März 2005 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 5 Abs. 2 AEG)

Der Bundesrat bittet, im Zuge dieses Gesetzgebungsvorhabens eine Präzisierung der Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden in § 5a Abs. 2 AEG sowie der allgemeinen Befugnisse der (Eisenbahn-)Regulierungsbehörde zu prüfen, um insbesondere klarzustellen, dass die zuständige Behörde den betroffenen Unternehmen alle Maßnahmen aufgeben kann, die erforderlich sind um Zuwiderhandlungen gegen die jeweils einschlägigen Vorschriften des Eisenbahnrechts wirksam zu begegnen.

Begründung:

Die bisherige Formulierung der Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden und künftig der Regulierungsbehörde lässt in nicht eindeutiger Weise erkennen, dass diese Behörden grundsätzlich befugt sind, den Unternehmen alle Maßnahmen aufzugeben, die erforderlich sind, um Zuwiderhandlungen wirksam abzustellen. Eine entsprechende Klarstellung hinsichtlich der Befugnisse beider Behörden kann im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zum Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nicht erfolgen, da eine entsprechende Änderung in § 5a AEG nicht mehr vom Antrag des Bundesrates zur Anrufung des Vermittlungsausschusses abgedeckt gewesen wäre. Eine unterschiedliche Regelung der allgemeinen Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden einerseits und der Regulierungsbehörde (in § 14c Abs. 1 AEG des vorgesehen Vermittlungsvorschlags zum Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften) andererseits ist aber nicht sinnvoll, da dies zu möglichen Irritationen zum Umfang der Befugnisse der jeweiligen Behörden geführt hätte. Die gewünschte Klarstellung sollte daher im Rahmen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfolgen.

## 2. Zur Überschrift,

zu Artikel 1 Nr. 1 - neu - (§ 2 Abs. 3b Satz 2 - neu - AEG),

Nr. 2 Buchstabe b - neu - , c - neu - (§ 14 Abs. 6 Satz 2, Abs. 7  
AEG),

Artikel 1a - neu - (§ 1 Abs. 2 EBHaftPflV) und

Artikel 1b - neu - (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Nach Inkrafttreten des Dritten Eisenbahngesetzes ist das Erste Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wie folgt zu ändern:

a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

"Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)<sup>1</sup> und zur Änderung der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (EBHaftPflV)"

b) Artikel 1 ist wie folgt zu fassen:

### **"Artikel 1 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 3b wird folgender Satz angefügt:

'Grenzüberschreitender Güterverkehr sind auch inländische Verkehrsleistungen, bei denen der Zug seewärts über die Hoheitsgrenze eingegangene oder ausgehende Güter aus oder nach einem Seehafen transportiert.'

2. § 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird Nummer 2 wie folgt gefasst:

'2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ... <weiter wie Vorlage> ... Güterverkehr ab dem 1. Januar 2007;'

---

<sup>1</sup> Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 75 S.1).

- b) In Absatz 6 Satz 2 werden die Wörter 'vom Eisenbahn-Bundesamt' durch die Wörter 'von der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 5 Abs. 1a und 1b zuständigen Aufsichtsbehörde' ersetzt.
  - c) Absatz 7 wird gestrichen.
3. In § 34 wird Absatz 2 wie folgt geändert:
- a) In Satz 2 werden die Wörter 'bisher geltenden' und das Wort 'weiter' gestrichen.
  - b) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:  
'Ferner findet auf Eisenbahnen nach Satz 1 § 16 Abs. 1 Nr. 3 keine Anwendung.'
- c) Nach Artikel 1 werden folgende Artikel eingefügt:

**"Artikel 1a**

**Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (EBHaftPflV)**

§ 1 Abs. 2 der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1995 (BGBl I S. 2201), der zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

'(2) Absatz 1 gilt nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadensausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie eine Eisenbahninfrastruktur benutzen oder betreiben, die nicht dem öffentlichen Verkehr dient,
3. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über eine entsprechende Deckung im Rahmen einer Selbstversicherung oder einer Zusage einer Gebietskörperschaft verfügen.

## **Artikel 1b**

### **Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf Artikel 1a beruhenden Teile der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen können auf Grund der Ermächtigung des Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden."

#### Begründung:

##### Zu Buchstabe a und c:

Die Versicherungspflicht ist nicht erforderlich, soweit öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen unmittelbar oder mittelbar von einer Gebietskörperschaft betrieben werden. Für diese gilt das Prinzip der Selbstversicherung, d. h. als Äquivalent zu einer Haftpflichtversicherung sind die sich aus dem Eisenbahnbetrieb ergebenden Haftpflichtrisiken unmittelbar durch die Gebietskörperschaft oder mittelbar durch Zusage von Zuwendungen durch die Gebietskörperschaft im Schadensfall gedeckt.

##### Zu Buchstabe b, Artikel 1 Nr. 1:

Zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen ist es erforderlich, den inländischen Schienengüterverkehr der deutschen Seehäfen nicht anders zu behandeln, als die im deutschen Hinterland beginnenden oder endenden konkurrierenden grenzüberschreitenden Verkehre z. B. über die Rheinmündungshäfen. Dies gilt insbesondere für die Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturnutzung sowie die Trassenvergabe.

##### Zu Buchstabe b, Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b und c:

Die vom Bund beabsichtigte Übertragung der generellen Zuständigkeit für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung auf das EBA führt zu einer weitreichenden Verschiebung der in § 5 AEG festgelegten Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Bund und den Ländern. Diese Verschiebung der aufsichtsbehördlichen Zuständigkeiten ist zur Erreichung der mit der Sicherheitsbescheinigung verfolgten Ziele nicht erforderlich und ist aus Gründen der Wahrung des Föderalismus abzulehnen.

Die in § 14 Abs. 6 AEG vorgesehene Regelung hätte zur Folge, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Sicherheitsbescheinigung nicht nur für die bundeseigenen Eisenbahnen (DB AG), sondern auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu erteilen hätte. Dies verstieße gegen die Zuweisung der Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörden, wie sie der Bundesgesetzgeber in § 5 AEG vorgenommen hat. Danach nimmt der Bund die Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes wahr, während die Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen bei den Ländern liegt. Diese Aufgabenverteilung hat sich bewährt und stellt das Grundprinzip für die Zuständigkeit der Aufsicht über

Eisenbahnen dar. Die in § 14 Abs. 6 Nr. 1 und 2 AEG genannten Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung können wesentlich effektiver von der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Landesbehörde geprüft werden, die das Unternehmen regelmäßigen Kontrollen unterzieht.

Daher ist auch weiterhin an der bewährten Zuständigkeitszuweisung für die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischen Bund und Ländern anzuknüpfen.

Zu Buchstabe b, Artikel 1 Nr. 3:

Es ist nicht die Absicht des Bundes, die Anwendung von EBO, ESO und EBV bei den betreffenden Bahnen, die neu öffentliche Bahnen werden zu verhindern. Es soll nur verhindert werden, dass unbeabsichtigt und ohne Begleitregelung höhere und unnötige Standards mit Investitionserfordernissen eingeführt werden und dass sicherheitsrelevante Inkompatibilitäten entstehen, die möglicherweise unbemerkt bleiben. Es muss allerdings möglich bleiben, dass in der Verantwortung der Länder Annäherungen an die Regelungen des Bundes eingeführt werden und dass im Landesrecht ein Bezug zu den genannten Rechtsverordnungen des Bundes hergestellt wird. Teilweise besteht dieser Bezug bereits (z. B. Hinweise auf die ESO in den BOA).

Der dem § 34 Abs. 2 AEG anzufügende Satz entspricht inhaltlich dem Beschluss des Bundesrates vom 14. Mai 2004 (vgl. BR-Drucksache 269/04 Nr. 20). Allerdings war es nicht die Absicht des Bundesrates, diese Ausnahme in die Ermächtigung des Satzes 4 mit einzubeziehen. Daher wurde die Regelung, die den Ausgleich für Aufwendungen bei höhengleichen Kreuzungen zum Gegenstand hat, als weiterer Satz dem § 34 Abs. 2 AEG gesondert angehängt.